The St. Lawrence Seaway Management Corporation

Annual Report 2002/2003

103-05419/

TABLE OF CONTENTS

2 The St. Lawrence Seaway System
6 President's Message
10 Report on Operations
27 Governance
29 Financial Summary

Photos:
Thies Bogner
SLSMC employees

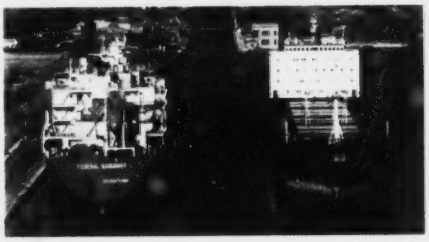
Design:
Walters and Greene Associates

Printing:
Beauregard Printers

June 2003

St. Lawrence Seaway System

♠ **A vital traffic artery** • from Thunder Bay to the Atlantic Ocean • 3,700 kilometres • 8.5 sailing days, start-to-finish • 245,750 square kilometres of navigable waters ♠ **Serving the North American heartland** • 15 large international ports, 50 regional ports • a third of North America's

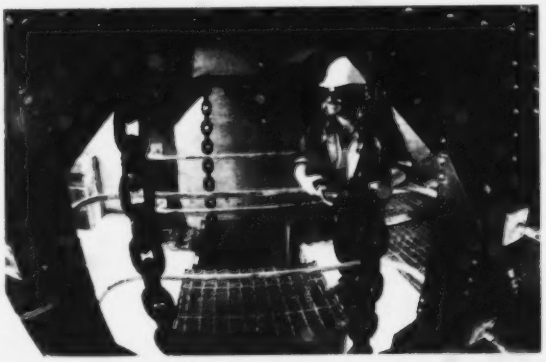


population • 8 states and 2 provinces border the Seaway • convenient road, rail and air connections • 60 % of Canada's gross domestic product • 26 % of U.S. manufacturing is based here ♠ **An engineering marvel** • 15 locks (13 Canadian, 2 American) • world's most spectacular lift system • between Montreal and Lake Erie, ships are raised 180 metres above sea level – the height of a 60-storey building • each lock fills with about 90 million litres of water in about 10 minutes • the 8 locks of the Welland Canal pass ships up and over the massive Niagara Escarpment • it takes about 45 minutes to get through a lock • channels and locks accommodate vessels twice as long and half as wide as a football field • that's 225.5 metres long, 23.8 metres in beam, and 8 metres in draft

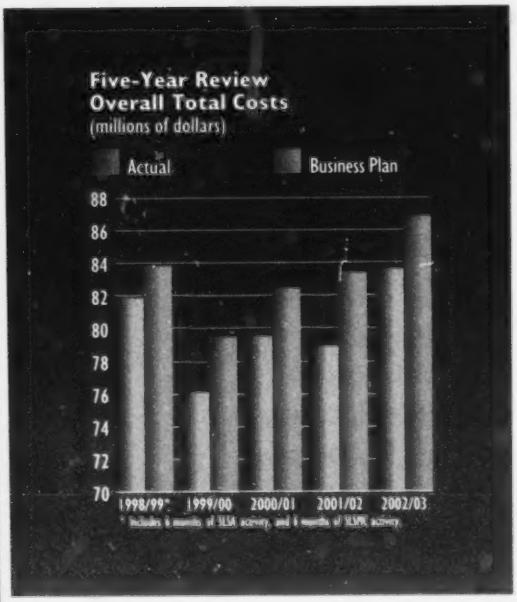
• the Seaway was named one of the 10 most important public works projects of the 20th century ♠ **Makes a huge economic contribution** • the Seaway supports 75,000 direct and indirect jobs in Canada and 150,000 in the U.S. • marine commerce on the Great Lakes/Seaway system each year generates more than $4.3 billion in personal income, $3.4 billion in transportation-related business revenue and $1.3 billion in federal, state and local taxes • 10,000 tonnes of general cargo handled by a Great Lakes port contributes more than half a million dollars in local economic benefits ♠ **Tonnes of traffic, with room to spare** • since it opened in 1959, the Seaway has moved more than 260,000 vessels and more than 2.2 billion tonnes of cargo, valued at $265 billion Canadian to and from Canada, the U.S. and more than 50 other nations • about 12 vessels a day pass through the Seaway in an average navigation season ♠ **Safe, efficient and environmentally friendly** • Automatic Identification System (AIS) and centralized traffic management reduce delays and increase safety margins • a consistent record of over 99% reliability and system uptime • a Seaway-max ship carries a cargo equivalent to 870 trucks or 225 rail cars • marine safety and spill records are far superior to rail and truck transportation: one marine accident for every 13.7 rail and 74.7 truck accidents and one marine spill for every 10 rail and 37.5 truck spills • Seaway ships move a tonne of freight up to 800 km on 4 litres of fuel • ships emit one tenth the environmental pollution of trucks and half that of trains • marine transport produces less noise, less waste, less traffic congestion.

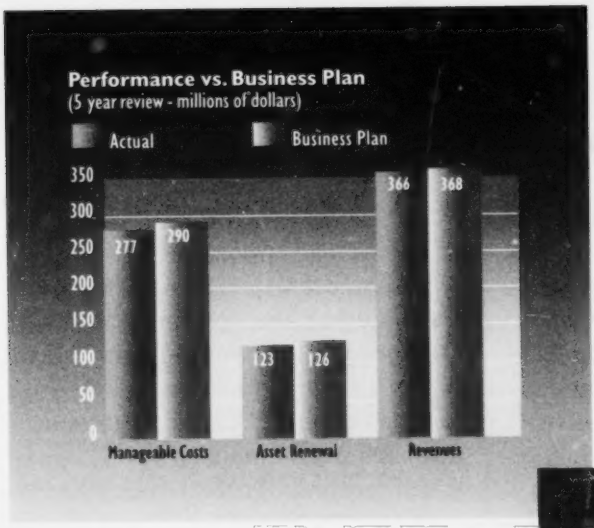
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION (SLSMC)

• **All business, but not-for-profit** • established 1998 to bring commercial management concepts to Seaway operations • non-profit corporation run by Seaway users and other stakeholders • operates Seaway's Canadian assets under contract to Canadian government, which retains ownership • responsible also for managing Saint-Louis de Gonzague Bridge, Valleyfield Bridge, Townline Tunnel and all Seaway-related leases and licences

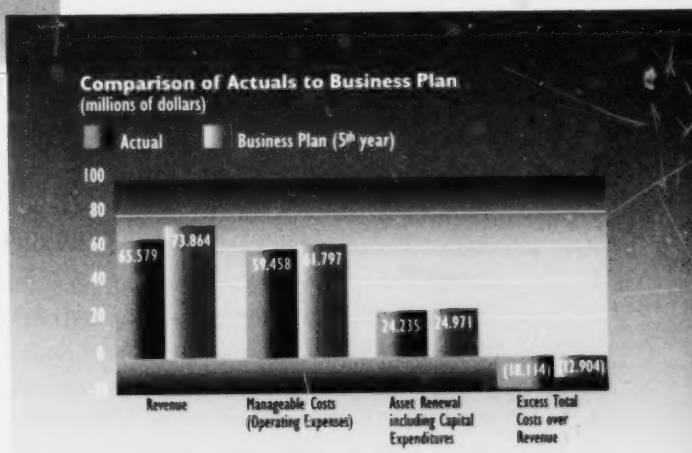


♠ **A CLEAR DIRECTION** • *OUR MISSION:* We pass ships through a safe and reliable waterway system in a cost-effective, efficient and environmentally friendly manner to meet our customers' transportation needs • *OUR VISION:* The SLSMC and its partners... the transportation system of choice • **Guided by 5-year business plans** • the Corporation completed its first five-year business plan in 2002–2003, meeting or exceeding all targets • 5-year revenues within 0.5% of the original forecast at $366 million • manageable costs 4.5% below plan at $277 million • asset renewal costs 2.5% below plan at $123 million. • revenues fluctuate with economic trends, but SLSMC stays on target through proactive control of manageable expenses • **2002–2003 financial highlights** • total revenue for the year was $65.6 million, about 0.4% above budget • manageable costs: 96.3% of business plan target • asset renewal expenditures: $700,000 below plan, at $24.2 million • $3 million added to Corporation's reserve, which stands at $8.4 million, after awarding 1% toll rebate at start of 2003–2004 season • 606 full-time equivalent employees, compared to budget of 619 • **2002 season highlights** • navigation season opened on



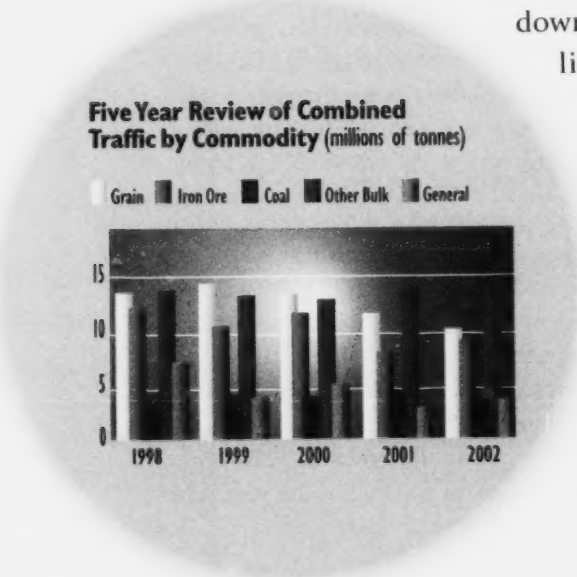


March 26, closed on December 26 • lasted 276 days, the third longest season on record • **Traffic highlights** • continuing drought in wheatlands and economic downturn in U.S. forced traffic levels down • reduced demand from mid-west steel industry and new U.S. steel tariff



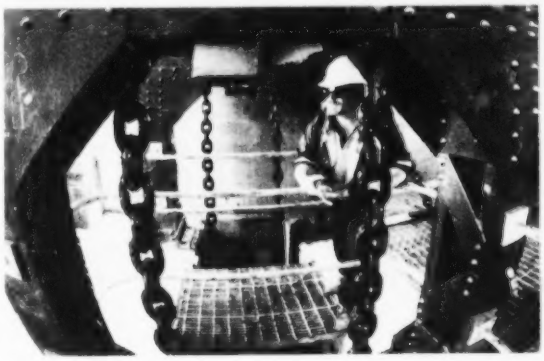
caused slow traffic in related commodities (iron ore, coal and steel imports) • grain traffic figures well below 5-year average • total 2002 traffic: 41.4 million tonnes, down from 41.7 million tonnes in 2001

- grain down 1.3 million tonnes
- coal down 0.66 million tonnes
- other bulk cargo down 0.5 million tonnes
- iron ore up 1 million tonnes
- general cargo (steel) up 1.1 million tonnes
- cargo movements on Montreal-Lake Ontario section amounted to 30 million tonnes, a 0.9% decrease from 2001
- traffic on Welland Canal totalled 32.11 million tonnes, a decrease of 1.2%
- overall vessel transits down by 194 from 2001 • slight increase in Montreal-Lake Ontario section • reduction of some 10% in Welland Canal

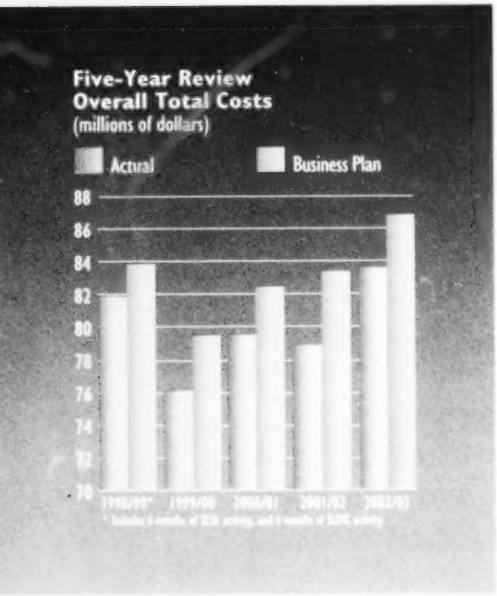


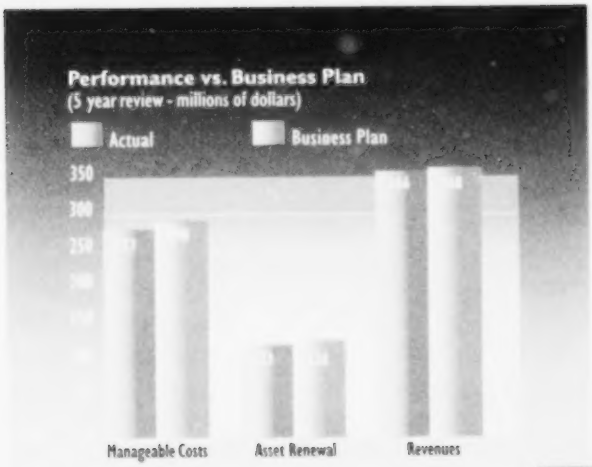
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION (SLSMC)

• **All business, but not-for-profit** • established 1998 to bring commercial management concepts to Seaway operations • non-profit corporation run by Seaway users and other stakeholders • operates Seaway's Canadian assets under contract to Canadian government, which retains ownership • responsible also for managing Saint-Louis de Gonzague Bridge, Valleyfield Bridge, Townline Tunnel and all Seaway-related leases and licences

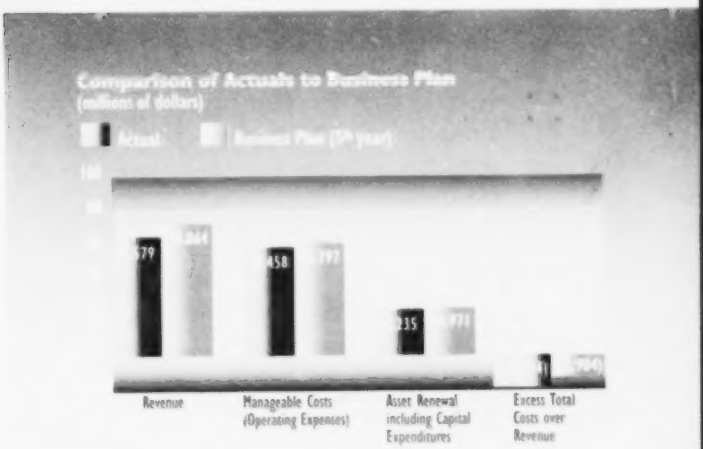


▲ A CLEAR DIRECTION • *OUR MISSION:* We pass ships through a safe and reliable waterway system in a cost-effective, efficient and environmentally friendly manner to meet our customers' transportation needs • *OUR VISION:* The SLSMC and its partners... the transportation system of choice • **Guided by 5-year business plans** • the Corporation completed its first five-year business plan in 2002–2003, meeting or exceeding all targets • 5-year revenues within 0.5% of the original forecast at $366 million • manageable costs 4.5% below plan at $277 million • asset renewal costs 2.5% below plan at $123 million. • revenues fluctuate with economic trends, but SLSMC stays on target through proactive control of manageable expenses • **2002–2003 financial highlights** • total revenue for the year was $65.6 million, about 0.4% above budget • manageable costs: 96.3% of business plan target • asset renewal expenditures: $700,000 below plan, at $24.2 million • $3 million added to Corporation's reserve, which stands at $8.4 million, after awarding 1% toll rebate at start of 2003–2004 season • 606 full-time equivalent employees, compared to budget of 619 • **2002 season highlights** • navigation season opened on

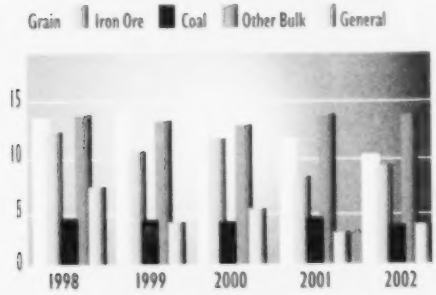




March 26, closed on December 26 • lasted 276 days, the third longest season on record • **Traffic highlights** • continuing drought in wheatlands and economic downturn in U.S. forced traffic levels down • reduced demand from mid-west steel industry and new U.S. steel tariff caused slow traffic in related commodities (iron ore, coal and steel imports) • grain traffic figures well below 5-year average • total 2002 traffic: 41.4 million tonnes, down from 41.7 million tonnes in 2001 • grain down 1.3 million tonnes • coal down 0.66 million tonnes • other bulk cargo down 0.5 million tonnes • iron ore up 1 million tonnes • general cargo (steel) up 1.1 million tonnes • cargo movements on Montreal-Lake Ontario section amounted to 30 million tonnes, a 0.9% decrease from 2001 • traffic on Welland Canal totalled 32.11 million tonnes, a decrease of 1.2% • overall vessel transits down by 194 from 2001 • slight increase in Montreal-Lake Ontario section • reduction of some 10% in Welland Canal



Five Year Review of Combined Traffic by Commodity (millions of tonnes)



PRESIDENT'S MESSAGE

Looking Back

As we begin a new five-year cycle, it seems appropriate to look back at what we have achieved since 1998. During the period covered by our initial business plan, April 1, 1998, to March 31, 2003, the Seaway consistently succeeded in not only meeting, but also exceeding its targets. Revenue was within 0.5% of the original plan at $366 million, manageable costs were 4.5% below target at $277 million, and asset renewal costs were 2.5% below plan at $123 million.

Strong cost control enabled us to provide toll rebates to our customers during the last two years of the cycle. Although weak economic activity and aggressive competition in recent years cut into cargo traffic, a final 1% reduction was integrated into the tariff structure for 2003. This is certainly the primary measure of our success, but there are others.

In five years, excellent progress has been made with the marine industry and other stakeholders in the Great Lakes/Seaway system to forge strong partnerships that enhance our appeal and promote joint planning. This ongoing initiative began with the work of the Waterway Strategic Issues Forum led by my predecessor, Guy Véronneau, and involved industry leaders on both sides of the border. Many of the ideas from this strategic exercise were amalgamated with the marine industry's Vision 2020 thinking, and their implementation, which goes beyond the mandate of the SLSMC, is being spearheaded by the Chamber of Maritime Commerce, with our co-operation.

SLSMC, under Guy Véronneau's leadership, also brought to fruition a number of significant long-term projects to improve service. AIS is now a reality, with full-scale implementation starting in 2003. We have thoroughly upgraded our information technology systems, which contribute greatly to efficiency. Traffic control has been integrated throughout the system, and our Web site serves thousands every day with comprehensive, easy-to-use information and e-business applications. We have upgraded operational procedures and structures to improve safety and efficiency for vessels and employees. Other projects are ongoing. We continue to work on optimizing draft throughout the system and on optimizing the length of the navigation season. The preliminary work for hydraulic conversion of lock equipment has started, installation of remote operation for bridges is underway, and we are tackling a number of important planning and management issues through large-scale research.

The Year's Financial Results

The financial results for the past year confirm that we again bettered the business plan. Actual expenditures at the end of the year were slightly higher than forecast, due mainly to difficult weather conditions that increased the costs of preparing the system for the 2003 opening. In light of the flat revenues of the past two years, we took aggressive action on manageable costs. At the end of the year, man-

ageable costs remained at 96.2% of plan, despite steep increases in insurance premiums. This, together with asset renewal expenditures $700,000 below plan, added another $3 million to the Corporation's reserve. Continued strong management to control absenteeism, replacement and overtime have kept the full-time equivalent number for the year at 606, well below the budget figure of 619. The Corporation's reserve, after awarding the 1% toll rebate at the start of the 2003 season, stands at $8.4 million.

New Business Plan

Since I assumed the position of Executive Vice-President last fall, and then the Presidency this spring, it has been a busy time, with a number of important matters demanding simultaneous attention. Perhaps the most urgent was negotiating the Corporation's new business plan with Transport Canada over the fall and winter months. The new plan, which takes effect April 1, 2003, and covers the period 2003–2007, provides a stable platform for us to optimize our operations in the short term, while planning for the longer-term needs of the system. It incorporates some changes that reflect current operational challenges.

After the 1% reduction in the mandatory toll increase for 2003, annual toll increases will be capped at 2% for the remaining 4 years of the plan, and there will be no rebates. This action should provide users with a toll level lower than what could have been achieved by rebates in years 7 through 10.

Total revenue is targeted to increase by 14% or $50 million over the 5-year period. This increase will come mainly from the mandatory toll increases, although some growth in traffic is forecast – about two million tonnes annually.

Close attention paid to maintenance and asset renewal has ensured us an extremely reliable system, with the Seaway's uptime increasing from 99.75% in 2001/02 to 99.79% in 2002–03. However, in view of our aging infrastructure, the new plan provides for increased asset renewal costs, though less than we proposed. We will increase our maintenance expenditures by some 36% over the next five years, to $170 million. This amount will be reviewed by 2005, when the initial baseline information from the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System Review will be available.

The gap between what SLSMC proposed and what the new plan provides will challenge us to ensure that our preventive maintenance programs are in top shape, to develop an aptitude for "just in time" major repairs and to ensure cost estimation and inspection processes are well-based. The impact on reliability will be closely monitored. Key projects in the next five years include the conversion of mechanical lock drives across the system to hydraulic equipment, in place of continued repairs, and the engineering study for the major rehabilitation of the Montreal and Beauharnois locks.

Our target for manageable costs is $318 million, also a 14 % increase. Personnel costs are expected to remain at 84% of manageable costs; employee future benefits, pension and insurance costs will continue to place a heavy burden on the Corporation, and are projected to increase by 100%. The plan protects SLSMC against any further increase in those costs due to market fluctuations. The full-time equivalent staff target in the business plan is 599 by the end of year 6, decreasing to 574 in year 10. The net change from the start of year 6 (606) and the end of year 10 (574) is 32 positions, or 5% of resources.

Corporate Focus

The need to control costs, coupled with the retirement of my predecessor, brought about some changes to the organization in 2002–03, chief among which was the elimination of three vice-presidential positions, and a variety of promotions and reassignments. We benefited from previous succession planning work, which had identified candidates ready to take on greater responsibility and others who needed a different challenge to move their careers ahead. At the same time, a split was made between corporate process responsibility and regional management responsibility, allowing the line Vice-Presidents time to concentrate on people management issues. We believe we have measurably strengthened the organisation by these moves. In addition, the collective agreement with Seaway workers has been extended to March 31, 2005. My thanks to our labour partners for agreeing to help us ensure that the Seaway retains its reputation as a reliable transportation system, with a competitive productivity and cost base.

Vision 2012

As we prepared for the renewal of our business plan, it became clear that the Seaway is at a crossroads. Given increasing maintenance costs, declining traffic, shifting markets, increased competition, the increasing size of ocean vessels, many of which cannot be accommodated by our locks and channels, and the emergence of new technology everywhere, the challenges confronting the Corporation are significant enough to warrant a collective effort towards a new definition of future goals and strategies.

A visioning initiative was launched in December 2002 through a series of discussions between myself and employees. We gathered the views of over 85% of employees about what the Corporation should look like in ten years. Work teams then consolidated the input into a coherent and realistic picture of 2012 for discussion at the Corporation's annual President's meeting in June 2003. The emerging 10-year Vision will be translated into action plans and integrated into the corporate strategic planning cycle.

Looking Outward, and Forward

Planning to ensure the continued viability of our waterway requires collaboration among many stakeholders on both sides of the border. This collaborative approach remains an integral component of our strategy. A great step forward was taken with the recently announced agreement between Canada and the U.S. to complete the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System Review. SLSMC has been promoting participation in this study, because it has the potential to provide the best information possible for decisions about the long-term future of marine transportation in the system.

The review will encompass a thorough engineering study of the waterway's infrastructure, with other critical analyses, including a cost-benefit analysis and an environmental review. While Transport Canada (TC) and the U.S. Army Corps of Engineers (USACE) will be co-managing the study, I will represent SLSMC on the Steering Committee, along with senior management representatives from TC, the U.S. Department of Transportation, USACE and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). An SLSMC co-leader of the Engineering Team will contribute significantly to the assessment of our infrastructure.

This is a long-term study, and I believe it is a necessary first step towards deciding if and how to modernize the Seaway infrastructure.

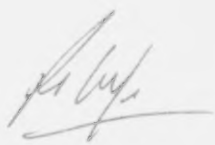
We are also encouraging a second significant binational study, now being considered by TC, to modernize and streamline navigation services on the waterway. Ships transiting the Seaway must cross the U.S.-Canadian border some 16 times, and deal with more than 20 different agencies in doing so. What we hope will emerge from the study is a co-ordinated approach that cuts out duplication and unnecessary costs, and provides efficient joint services on both sides of the border.

Strategic External Communications Plan

In January 2003, following direction from the Board, consultation with the Shipping Federation of Canada, the Canadian Shipowners Association, the Chamber of Maritime Commerce, and the St. Lawrence Economic Development Council (SODES), led to a proposed communications plan for the Great Lakes / St. Lawrence Seaway System. The initial focus of raising the profile of the waterway and generating support for the Great Lakes / St. Lawrence Seaway System Review was broadened to incorporate two additional objectives: to increase the credibility and influence of the maritime industry with decision-makers and opinion leaders; and to empower business leaders, workers and communities to build acceptance for investing in new infrastructure for the system. The SLSDC has expressed an interest in participating in this endeavour, and sharing the ensuing costs.

I believe it is essential for the marine industry to make widely known the environmental benefits of marine transportation. A Seaway used to full capacity can reduce greenhouse gas emissions and congestion on our highways, conserve energy and reduce both accidents and spills related to cargo transport, the costs of which are borne by society at large across North America. Marine transportation is the way to a greener future, and the Seaway is key to that future.

Finally, a word of thanks to our Board, management and employees, whose support and co-operation have eased my new duties considerably. And thank you to Guy Véronneau, whose legacy is a strong, flexible and effective organization, well fitted for the challenges of the future.



Richard Corfe

ON OPERATIONS

5-year Project Milestones

SLSMC completed its first five-year business plan in 2002–2003, and with it, a number of key projects. The milestones reached on projects related to the Corporation's strategic objectives, stemming from its long-term (2001–2004) strategic plan, are summarized below.

Corporate Projects

- Completion of special examination (required by law)
- Negotiate new 5-year business plan with Transport Canada
- Participate in U.S. Army Corps of Engineers study (reconnaissance phase)
- Commence study on modernization / future governance of marine navigation services
- Work with Great Lakes Management Forum / Waterway Strategic Issues Forum / other marine stakeholders to forge a more cohesive approach to promoting and managing the System
- Transition to a corporate process-centred organization
- Complete corporate threat and risk assessment study
- Complete marine security plan for the Seaway System with joint stakeholders (Canadian and U.S. Coast Guards / Transport Canada / Transport Quebec / SLSDC / pilotage / police agencies / others)
- Implement new Seaway Practices and Procedures and Seaway Property Regulations
- Review of SLSMC policies

Human Resources Projects

- Develop and implement succession plan
- Provide orientation for change management / leadership development
- Implement management performance plan
- Implement SMART performance program
- Develop and implement joint job evaluation plan for pay equity
- Design / implement related compensation program
- Negotiate new collective agreement (3 years + 1 year extension)
- Manage / reduce absenteeism

Operations Projects

- Operations centre functional study
- Research and develop new tools for vessel tie-up at locks
- Develop strategy for ice management
- Complete ship "squat" study and revise vessel speed guidelines
- Carry out study to optimize ship draft
- Implement vessel self-inspection program
- Revise ballast water management procedures to mitigate the impact of aquatic nuisance species
- Develop transit time standards with trade partners

- ISO certification of Marines Services and Traffic Control Services groups
- Build worker safety and reduce lost-time incidents

Finance Projects

- Complete initial 5-year business plan, meeting or exceeding performance targets for manageable costs and asset renewal costs
- Streamline operations / meet or exceed all corporate targets for staffing levels
- Develop new model for tariff structure

Technology Projects

- AIS implementation and integration with Traffic Management System (TMS)
- Implementation of a new geographic information system within TMS
- Implement Seaway Web site as the premier mode of disseminating information to the marine industry
- Transition to electronic delivery of Seaway information
- Web delivery of Seaway promotional video (*A Vital Waterway*)
- Implementation of ATM (Asynchronous Transfer Mode) communication backbone to link offices more efficiently
- Leverage SAP across the corporation and implement HR / payroll functions
- Put in place integrated Help Desk system to improve service levels and minimize support costs
- Link offices through video conferencing
- Ensure all systems met Y2K compliance objectives

Human Resources Projects

- Develop and implement succession plan
- Provide orientation for change management / leadership development
- Implement management performance plan
- Implement SMART performance program
- Develop and implement joint job evaluation plan for pay equity
- Design / implement related compensation program
- Negotiate new collective agreement (3 years + 1 year extension)
- Manage / reduce absenteeism

Operations Projects

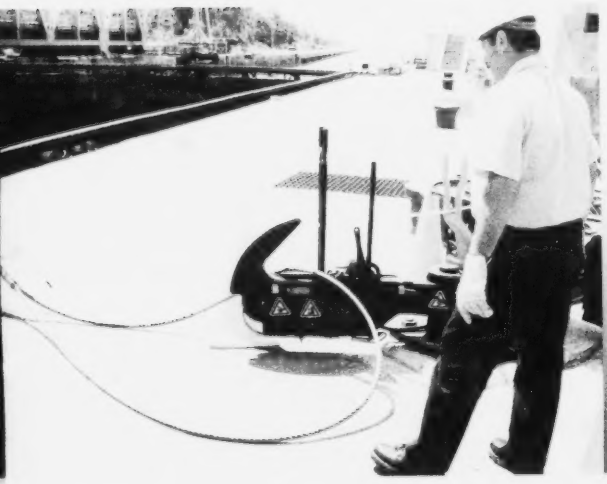
- Operations centre functional study
- Research and develop new tools for vessel tie-up at locks
- Develop strategy for ice management
- Complete ship "squat" study and revise vessel speed guidelines
- Carry out study to optimize ship draft
- Implement vessel self-inspection program
- Revise ballast water management procedures to mitigate the impact of aquatic nuisance species
- Develop transit time standards with trade partners
- ISO certification of Marines Services and Traffic Control Services groups
- Build worker safety and reduce lost-time incidents

Finance Projects

- Complete initial 5-year business plan, meeting or exceeding performance targets for manageable costs and asset renewal costs
- Streamline operations / meet or exceed all corporate targets for staffing levels
- Develop new model for tariff structure

Technology Projects

- AIS implementation and integration with Traffic Management System (TMS)
- Implementation of a new geographic information system within TMS
- Implement Seaway Web site as the premier mode of disseminating information to the marine industry
- Transition to electronic delivery of Seaway information
- Web delivery of Seaway promotional video (*A Vital Waterway*)
- Implementation of ATM (Asynchronous Transfer Mode) communication backbone to link offices more efficiently
- Leverage SAP across the corporation and implement HR / payroll functions
- Put in place integrated Help Desk system to improve service levels and minimize support costs
- Link offices through video conferencing
- Ensure all systems met Y2K compliance objectives



The 2002–2003 Navigation Season

Opening

- Seaway opened to navigation March 26, 2002
- In the Montreal / Lake Ontario section, draft limited to 7.9 m (26'0") until South Shore Canal became ice-free April 15, and then increased to 8.0 m (26'3")
- Draft of 8.0 m (26'3") in Welland Canal for full season

Closing

- Navigation ended December 26, with passage of *CSL Laurentian* through St. Lambert Lock
- Season lasted 276 days, third longest on record
- Some ice formation during early December, but mild temperatures left Seaway ice-free at closing
- Surcharges waived for December 21–22, but retained for December 23–24
- Two vessels paid surcharges totalling $140,000
- Special agreements required for one vessel in Montreal-Lake Ontario section and two in Welland Canal resulted in additional charges of $180,000

Cargo Traffic Highlights

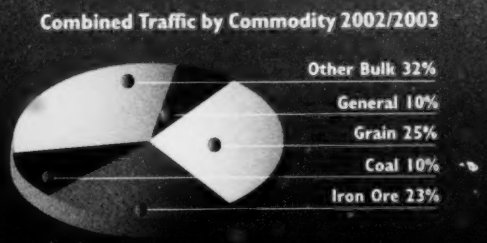
Mild economic recessions continued in both Canada and the United States, leading to further reductions in Seaway traffic.

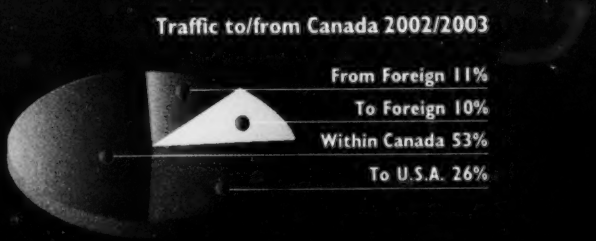
Cargo movements on the Montreal-Lake Ontario (MLO) section in 2002 amounted to 30 million tonnes, a 0.9% or 276,000 tonnes decrease from 2001 cargo movements. Traffic on the Welland Canal totalled 32.11 million tonnes, a decrease of 1.2% or 377,000 tonnes.

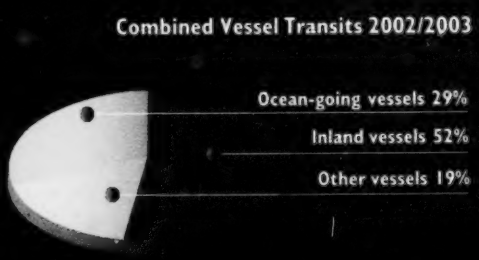
Combined Seaway traffic reached 41.39 million tonnes, a decrease of 0.8% from the 2001 result of 41.7 million tonnes.

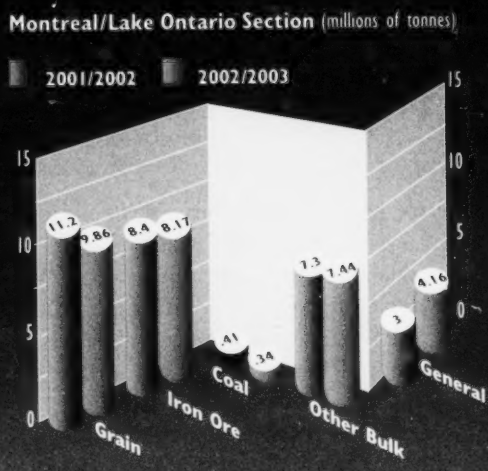
Grain

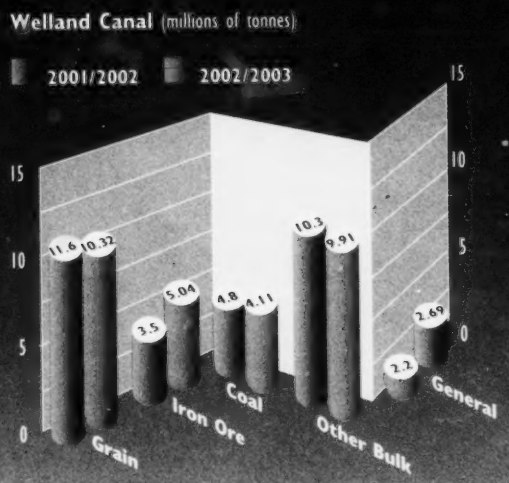
Again in 2002, poor harvests and strong competition among exporting countries combined to push Canadian grain traffic well below the











5-year average. Traffic decreased by 9% or 0.55 million tonnes in the MLO section, for a total of 5.56 million tonnes. On the Welland Canal, traffic decreased by 8.8% or 0.55 million tonnes, for a total of 5.67 million tonnes.

American grain traffic also suffered from bad weather conditions and strong competition. Movements decreased by 15.8% or 0.79 million tonnes in the MLO Section and by 15.4% or 0.84 million tonnes on the Welland Canal. American grain traffic totalled 4.23 million tonnes in the MLO Section and 4.58 million tonnes on the Welland Canal.

As a result, total grain traffic decreased by 11.6% to 9.86 million tonnes in the MLO section and by 11.4% to 10.32 million tonnes on the Welland Canal.

Iron Ore

Movements from Labrador mines to American facilities in the upper Great Lakes were again affected by reduced activity in the American steel industry, causing another decrease in traffic. Movements to Canadian Mills from Labrador mines also decreased. However, downbound movements through the Welland Canal from the Mesabi Range increased by 413.7% or 1.12 million tonnes. Total shipments increased by 10.6% or 571,500 tonnes in 2002. Imports through Quebec City increased by 64.1% or 204,300 tonnes.

Total iron ore traffic amounted to 8.17 million tonnes in the MLO section (a decrease of 2.6% or 219,000 tonnes from 2001). On the Welland Canal, traffic amounted to 5.04 million tonnes, an increase of 44.6% or 1.56 million tonnes.

Coal

Coal movements in both sections decreased in 2002, mainly because of lower demand for coke production. Traffic decreased by 17.3% or 71,000 tonnes to 0.34 million tonnes in the MLO section and by 14.4% or 690,000 tonnes to 4.11 million tonnes on the Welland Canal.

Other Bulk Cargo

Economic conditions unfavourable to movements of bulk materials prevailed in the USA in 2002. While traffic in the Welland Canal slightly decreased, there was a small increase through the MLO Section, where other bulk movements increased by 1.8% or 135,000 tonnes to 7.44 million tonnes. Traffic increases were registered in coke, chemicals, gypsum and stone, with all other bulk commodities decreasing. On the Welland

The 2002–2003 Navigation Season

Opening

- Seaway opened to navigation March 26, 2002
- In the Montreal / Lake Ontario section, draft limited to 7.9 m (26'0") until South Shore Canal became ice-free April 15, and then increased to 8.0 m (26'3")
- Draft of 8.0 m (26'3") in Welland Canal for full season

Closing

- Navigation ended December 26, with passage of *CSL Laurentian* through St. Lambert Lock
- Season lasted 276 days, third longest on record
- Some ice formation during early December, but mild temperatures left Seaway ice-free at closing
- Surcharges waived for December 21–22, but retained for December 23–24
- Two vessels paid surcharges totalling $140,000
- Special agreements required for one vessel in Montreal-Lake Ontario section and two in Welland Canal resulted in additional charges of $180,000

Cargo Traffic Highlights

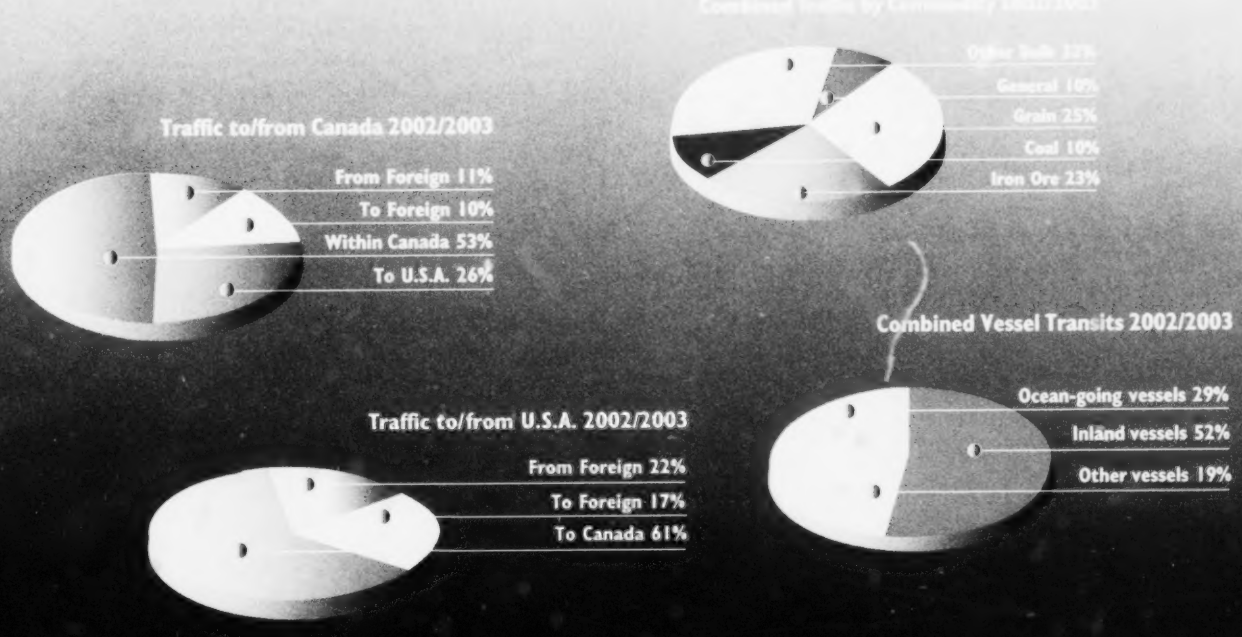
Mild economic recessions continued in both Canada and the United States, leading to further reductions in Seaway traffic.

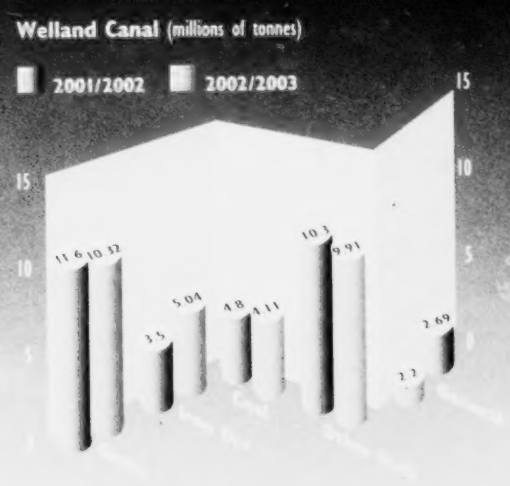
Cargo movements on the Montreal-Lake Ontario (MLO) section in 2002 amounted to 30 million tonnes, a 0.9% or 276,000 tonnes decrease from 2001 cargo movements. Traffic on the Welland Canal totalled 32.11 million tonnes, a decrease of 1.2% or 377,000 tonnes.

Combined Seaway traffic reached 41.39 million tonnes, a decrease of 0.8% from the 2001 result of 41.7 million tonnes.

Grain

Again in 2002, poor harvests and strong competition among exporting countries combined to push Canadian grain traffic well below the





5-year average. Traffic decreased by 9% or 0.55 million tonnes in the MLO section, for a total of 5.56 million tonnes. On the Welland Canal, traffic decreased by 8.8% or 0.55 million tonnes, for a total of 5.67 million tonnes.

American grain traffic also suffered from bad weather conditions and strong competition. Movements decreased by 15.8% or 0.79 million tonnes in the MLO Section and by 15.4% or 0.84 million tonnes on the Welland Canal. American grain traffic totalled 4.23 million tonnes in the MLO Section and 4.58 million tonnes on the Welland Canal.

As a result, total grain traffic decreased by 11.6% to 9.86 million tonnes in the MLO section and by 11.4% to 10.32 million tonnes on the Welland Canal.

Iron Ore

Movements from Labrador mines to American facilities in the upper Great Lakes were again affected by reduced activity in the American steel industry, causing another decrease in traffic. Movements to Canadian Mills from Labrador mines also decreased. However, downbound movements through the Welland Canal from the Mesabi Range increased by 413.7% or 1.12 million tonnes. Total shipments increased by 10.6% or 571,500 tonnes in 2002. Imports through Quebec City increased by 64.1% or 204,300 tonnes.

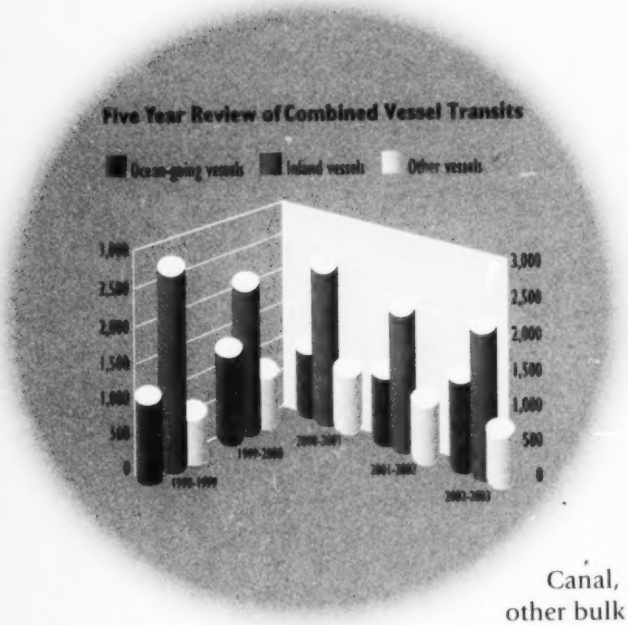
Total iron ore traffic amounted to 8.17 million tonnes in the MLO section (a decrease of 2.6% or 219,000 tonnes from 2001). On the Welland Canal, traffic amounted to 5.04 million tonnes, an increase of 44.6% or 1.56 million tonnes.

Coal

Coal movements in both sections decreased in 2002, mainly because of lower demand for coke production. Traffic decreased by 17.3% or 71,000 tonnes to 0.34 million tonnes in the MLO section and by 14.4% or 690,000 tonnes to 4.11 million tonnes on the Welland Canal.

Other Bulk Cargo

Economic conditions unfavourable to movements of bulk materials prevailed in the USA in 2002. While traffic in the Welland Canal slightly decreased, there was a small increase through the MLO Section, where other bulk movements increased by 1.8% or 135,000 tonnes to 7.44 million tonnes. Traffic increases were registered in coke, chemicals, gypsum and stone, with all other bulk commodities decreasing. On the Welland



Canal, other bulk movements registered a decrease of 426,000 tonnes or 4.1% to 9.91 million tonnes. All commodities decreased, with the exception of coke, which experienced a 32.5% increase, mainly because of Chinese coke imports.

General cargo

The introduction in March 2002 of a tariff on steel imports by the United States reduced general cargo movements at the beginning of the navigation season. However, stronger imports during the rest of the season brought an overall traffic increase of 38.3% or 1.15 million tonnes in the MLO section and 21.8% or 0.48 million tonnes on the Welland Canal, for a total of 4.16 and 2.69 million tonnes respectively.

Outlook

Future movements in the Seaway will remain closely linked to both Canadian and American economic performances. For the next few years, the potential effects on Seaway traffic of world events and increasing globalization will be difficult to forecast. Nevertheless, given a more vigorous Canadian economy and somewhat better economic conditions on the horizon for the United States, total Seaway traffic is expected to improve.

Asset Renewal

Winter Works Program

Each winter, major components of the Seaway infrastructure are overhauled during the eleven-week shutdown period. In Niagara, 96 projects were completed by contract over the course of the winter, at an under-budget cost of $9.5 million. Projects carried out in the Maisonneuve Region cost $3.5 million. Seaway employees carried out a number of winter works projects (amounting to some $4.9 million) as well, in addition to regular preventive maintenance and inspections.

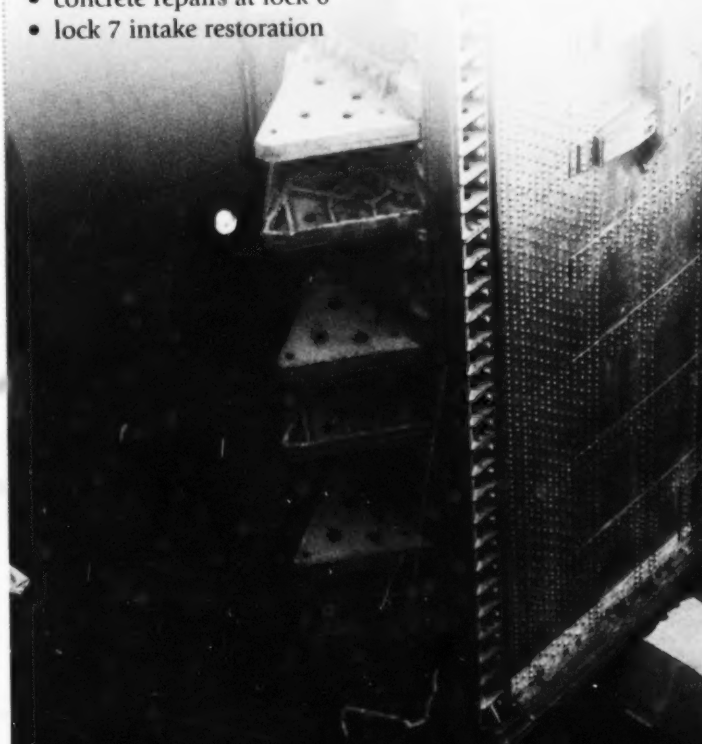
Major Winter Projects

Maisonneuve Region

- gate rehabilitation and re-tensioning at St. Lambert lock
- Bridge 10 cleaning & painting, phase I
- crack injection at lower Beauharnois lock
- concrete repairs at upper Beauharnois and St. Lambert locks
- channel dredging between locks

Niagara Region

- remote control of Bridge 11
- concrete repairs at lock 6
- lock 7 intake restoration



- gate rehabilitation at locks 2 and 6
- Long Reach bank stabilization
- McGee's wall, wharf 18 and wharf 12 repairs
- mechanical repairs and rehabilitation of lock valves
- wall paving at lock 6
- timber pile repairs at locks 2 and 3
- various electrical and electronic upgrades
- painting and building renovations

Asset Renewal Plan

In 2002–03, the last year of the first five-year plan, $24.2 million was spent on asset renewal, bringing the total expenditure for the five years to $122.6 million or 2% below the maximum authorized amount of $126.2 million.

The next five-year plan allows a total expenditure of $170 million to safeguard day-to-day operations and the long-term integrity of the Seaway's infrastructure and equipment.

5-YEAR ASSET RENEWAL PLAN (Excluding St. Catharines Hydro Electric Commission)

	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02	'02-'03	
Regular Maintenance	2,792	2,740	3,331	3,251	3,464	
Major Maintenance	16,807	18,318	20,068	19,500	19,433	
Capital	6,007	2,479	1,525	1,764	1,339	
						5-year Total
Total	25,606	23,357	24,924	24,515	24,236	122,638
Auth. Plan	26,814	23,567	24,926	25,457	24,971	125,735
Original Plan	27,518	25,054	23,184	25,744	24,703	126,203

(in millions of dollars)

Essential Works Projects

In negotiating the new business plan with Transport Canada, SLSMC emphasized the need to make adequate provision for the Seaway's aging infrastructure. Maintenance costs increase yearly, and decisions about a major investment in infrastructure renewal will become necessary before the end of this decade. The new business plan does respond to these concerns, though to a lesser extent than SLSMC had hoped. Financial coverage for two essential projects, however, has been acquired. The detailed plan for next year (year 6 of the Agreement) totals $35 million and includes funds to carry on with the alkali-aggregate reaction (AAR) rehabilitation study for the Maisonneuve locks and start a hydraulics conversion project in Niagara.

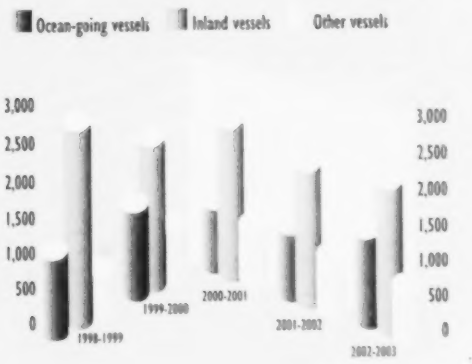
Alkali-aggregate Reaction (AAR)

AAR is an irreversible chemical reaction that takes place within concrete structures. When alkali in cement reacts with certain types of silica in aggregates, a silica gel is produced that swells when exposed to humidity. As a result, the concrete in some Seaway locks is increasing in volume.

AAR affects four locks in the Maisonneuve Region: St-Lambert (lock 1), Côte Ste-Catherine (lock 2) and both Beauharnois locks (locks 3 and 4).

The swelling of concrete creates serious operational problems. Valves no longer shut tightly, gates stick, various lock components lose alignment, expansion joints on bridges close up, and cracks develop in the structure. In addition, the locks shrink by 4mm annually in width. Annual overhauls are required to prevent damage to mechanical components of the locks caused by the swelling concrete, and to move back bridge abutments. Hydro-Québec, the modelling consultant for this project, has

Five Year Review of Combined Vessel Transits



Canal, other bulk movements registered a decrease of 426,000 tonnes or 4.1% to 9.91 million tonnes. All commodities decreased, with the exception of coke, which experienced a 32.5% increase, mainly because of Chinese coke imports.

General cargo

The introduction in March 2002 of a tariff on steel imports by the United States reduced general cargo movements at the beginning of the navigation season. However, stronger imports during the rest of the season brought an overall traffic increase of 38.3% or 1.15 million tonnes in the MLO section and 21.8% or 0.48 million tonnes on the Welland Canal, for a total of 4.16 and 2.69 million tonnes respectively.

Outlook

Future movements in the Seaway will remain closely linked to both Canadian and American economic performances. For the next few years, the potential effects on Seaway traffic of world events and increasing globalization will be difficult to forecast. Nevertheless, given a more vigorous Canadian economy and somewhat better economic conditions on the horizon for the United States, total Seaway traffic is expected to improve.

Asset Renewal

Winter Works Program

Each winter, major components of the Seaway infrastructure are overhauled during the eleven-week shutdown period. In Niagara, 96 projects were completed by contract over the course of the winter, at an under-budget cost of $9.5 million. Projects carried out in the Maisonneuve Region cost $3.5 million. Seaway employees carried out a number of winter works projects (amounting to some $4.9 million) as well, in addition to regular preventive maintenance and inspections.

Major Winter Projects

Maisonneuve Region

- gate rehabilitation and re-tensioning at St. Lambert lock
- Bridge 10 cleaning & painting, phase I
- crack injection at lower Beauharnois lock
- concrete repairs at upper Beauharnois and St. Lambert locks
- channel dredging between locks

Niagara Region

- remote control of Bridge 11
- concrete repairs at lock 6
- lock 7 intake restoration

- gate rehabilitation at locks 2 and 6
- Long Reach bank stabilization
- McGee's wall, wharf 18 and wharf 12 repairs
- mechanical repairs and rehabilitation of lock valves
- wall paving at lock 6
- timber pile repairs at locks 2 and 3
- various electrical and electronic upgrades
- painting and building renovations

Asset Renewal Plan

In 2002–03, the last year of the first five-year plan, $24.2 million was spent on asset renewal, bringing the total expenditure for the five years to $122.6 million or 2% below the maximum authorized amount of $126.2 million.

The next five-year plan allows a total expenditure of $170 million to safeguard day-to-day operations and the long-term integrity of the Seaway's infrastructure and equipment.

Essential Works Projects

In negotiating the new business plan with Transport Canada, SLSMC emphasized the need to make adequate provision for the Seaway's aging infrastructure. Maintenance costs increase yearly, and decisions about a major investment in infrastructure renewal will become necessary before the end of this decade. The new business plan does respond to these concerns, though to a lesser extent than SLSMC had hoped. Financial coverage for two essential projects, however, has been acquired. The detailed plan for next year (year 6 of the Agreement) totals $35 million and includes funds to carry on with the alkali-aggregate reaction (AAR) rehabilitation study for the Maisonneuve locks and start a hydraulics conversion project in Niagara.

Alkali-aggregate Reaction (AAR)

AAR is an irreversible chemical reaction that takes place within concrete structures. When alkali in cement reacts with certain types of silica in aggregates, a silica gel is produced that swells when exposed to humidity. As a result, the concrete in some Seaway locks is increasing in volume.

AAR affects four locks in the Maisonneuve Region: St-Lambert (lock 1), Côte Ste-Catherine (lock 2) and both Beauharnois locks (locks 3 and 4).

5-Year Asset Renewal Plan (Excluding St. Catharines Hydro Electric Commission)

	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02	'02-'03	5-year Total
Regular Maintenance	2,792	2,740	3,331	3,251	3,464	
Major Maintenance	16,807	18,318	20,068	19,500	19,433	
Capital	6,007	2,479	1,525	1,764	1,339	
Total	25,606	23,357	24,924	24,515	24,236	122,638
Auth. Plan	26,814	23,567	24,926	25,457	24,971	125,735
Original Plan	27,518	25,054	23,184	25,744	24,703	126,203

(in millions of dollars)

The swelling of concrete creates serious operational problems. Valves no longer shut tightly, gates stick, various lock components lose alignment, expansion joints on bridges close up, and cracks develop in the structure. In addition, the locks shrink by 4mm annually in width. Annual overhauls are required to prevent damage to mechanical components of the locks caused by the swelling concrete, and to move back bridge abutments. Hydro-Québec, the modelling consultant for this project, has

Crack Injection in the cable galleries, St-Lambert Lock

developed a finite element analysis model to assess damage and predict future deterioration. Results to date show that cracks in the structures will reach unacceptable levels within 10 years.

In response, SLSMC has developed a long-term strategy to guarantee structural integrity, and to restore the locks' original width. We are monitoring AAR through inspection and testing, instrumentation and modelling programs. All affected locks are now equipped with crack measurement apparatus and inverted plumb-lines on the lock walls. Preliminary feasibility and cost analyses for various overhaul alternatives are underway. Ultimately, the rehabilitation work will increase the useful life span of the Maisonneuve Region locks up to 100 years.

Hydraulic Conversion Project

Hydraulic applications are becoming more and more current in modern canal and dam systems around the world, including the Panama Canal locks. Growing maintenance and repair costs for the Seaway's original mechanical drive systems, and the potential financial savings, safety improvements and technological control advantages of modern hydraulic equipment prompted the Corporation to investigate the possibility of conversion.

A successful business case was prepared and Acres International was awarded a contract for a feasibility study, which included recommendations to proceed with converting the mechanical drives of specific components of the Welland Canal, at a cost of approximately $32 million. Converting the mechanical drives of other components will be reviewed at a later date.

Three projects (valves, gates, and ship arrestors) were identified and approved for the next fiscal year. The majority of the funding has been secured for subsequent years and is included in the new five-year business plan. The conversion project is a 6-year program, which will begin with selected equipment at Lock 6 in the first year, followed by the conversion of all equipment and the control system in Lock 7 in the second year, setting the stage for conversion across the system in the following four years.

Remote Operation

To improve operational efficiency, the Seaway launched a program to bring free-standing bridges under remote control from a central control station.

Bridges 5 on the Welland Canal is now fully operational; control was moved to the Traffic Control Centre, and the bridge is operated by Traffic Control personnel. Work on Bridge 11 is progressing and should reach completion by the winter of 2004. Bridges 4 and 21 will be fully automated and operated from a central control station by 2006. This will bring the operation of all isolated bridges to one centre.

Navigation and Customer Service

Reliability and System Uptime

As an indicator of its commitment to provide a highly reliable system, SLSMC has established five different measures to monitor the waterway's reliability, efficiency and safety.

Two measures of system reliability track the overall structure availability . The structure availability indicator, or system uptime measurement, considers all maintenance related delays including delays due to Seaway equipment malfunctions or breakdowns at locks and bridges. Over the nine months of navigation in 2002, structures were not available 0.2% of the time for maintenance-related reasons, a 0.2% improvement over the last two years.

The second reliability indicator, Continued Availability, measures the overall system availability during the navigation season. It factors in all delays that are under our control, with the exception of traffic-related delays. The continued availability indicator increased from 97.55% in 2001/02 to 99.79% in 2002/03. The SLSMC also tracks two indicators to assess its performance in terms of efficiency.

Over the past 3 years, there has been a reduction of approximately 45 % in the number of hours ships are delayed in transit by causes within SLSMC control. Controllable delays include those caused by the operation, maintenance or breakdowns of equipment; water levels; traffic management; and installation of navigation aids at the opening and closing of the navigation season.

Transit time measures the Corporation's commitment to efficiency. During the 2002 navigation season, 91% of vessels transited the Seaway system within the agreed-to norm. This indicates that our customers can rely on a high level of dependability in regard to transit time.

The safety index tracks incidents such as vessel collisions and groundings, and vessel contacts with Seaway structures, no matter how minor. In 2002–03, there were 4 commercial vessel incidents where some damage occurred per 1000 transits; in the previous season, there were 5 per 1000 transits.

Automatic Identification System (AIS)

Both Seaway organizations, with the assistance of the Volpe Center (U.S. Department of Transportation) have worked for a decade to develop and implement AIS, and as a result, the St. Lawrence Seaway is the first inland waterway in the world to take advantage of this new standard in navigation technology.

The AIS system uses both shipboard and on-shore equipment. Aboard ship, a transponder broadcasts and receives information about vessel position (acquired by GPS satellite), vessel speed, course, heading, dimensions and (at the user's discretion) destination and ETA. Information from all surrounding ships is displayed on each vessel's electronic charts or navigation system. Shipmasters and pilots can use this precise information to improve vessel safety dramatically, especially during adverse weather conditions.

Nine VHF antennas located along the Seaway – the shore-side portion of the AIS network – were activated in August 2002. They capture the AIS signals broadcast by transiting vessels and return the vessels' coordinates, heading and speed back to our Traffic Management System (TMS), helping traffic controllers to better predict vessel movements and trends, and improve scheduling accuracy.

The responses from vessels equipped with AIS have been very positive:

> *"We were caught in heavy squalls, during which time we pretty well lost our targets on radar due to the rain clutter. Fortunately, we had the M/V Peter R. Cresswell visible all the time on our ECDIS screen thanks to its AIS transponder. We never lost its icon even in the worst of the rain. As more ships are fitted with AIS, I believe everyone will quickly realize that it is going to be very useful in all aspects of our job.*
>
> *We are just beginning to explore the potential of this tool...it sure looks promising."*
>
> *—Captain Georges Coté of the Canadian Prospector (August 2002)*

Vessels will also benefit from the shore-based network; TMS broadcasts back critical navigation information, such as wind conditions, water levels, weir and dam outflows, as well as safety-related messages.

Between August and December 2002, the Seaway leased 11 transponders from various manufacturers to test the network, giving vessel pilots and masters a preview of the benefits of the new system. Nine inland vessels were fitted with these units. Two portable units were used by the Pilotage Associations to test on various ocean vessels.

Traffic control centres, vessel pilots and masters filled out a survey for each transit, providing information on the functionality and reliability of the new system. Tests continued until the end of the navigation season and modifications were made to the system based on the experiences recorded, to ensure optimum conditions for official start-up in April 2003.

With the opening of 2003 navigation season, all commercial vessels transiting the Seaway with a gross registered tonnage of 300 tons or

more, and all passenger vessels carrying more than 50 people, require an IMO (International Marine Organization) certified AIS transponder.

Draft Optimization

The Corporation is continuing to pursue the goal of increasing Seaway draft to accommodate heavier vessels; however, implementation of deeper draft continues to be delayed by low water levels in parts of the Great Lakes.

During the last year, much of the preparatory work was completed:

- high spots in South Shore Canal levelled
- high spots at Hamilton Island and International tangent removed
- high spots removed above lock 7 and below lock 1 in Welland Canal
- vessel squat curves developed for five main types of vessels transiting the Seaway and incorporated into Seaway water level spreadsheets to determine optimal speeds for different loading conditions

With AIS now in place to provide precise information for monitoring vessel speed and location, it should be possible to increase draft by up to 3" when water levels return to normal throughout the system.

Season Extension

A binational committee made up of the two Seaway Corporations and trade representatives continues to assess the feasibility of extending Seaway navigation to 10 months, consistent with the opening and closing dates of the Soo Locks.

A market survey of the main shippers has been carried out to evaluate benefits, and the incremental revenues / costs for an extended season have been assessed. The necessary capital expenditure is estimated at over $50 million. A preliminary cost-benefit analysis has been prepared, and the committee members will finalize their report during 2003.

ISO Certification Extended to Traffic Control Centres

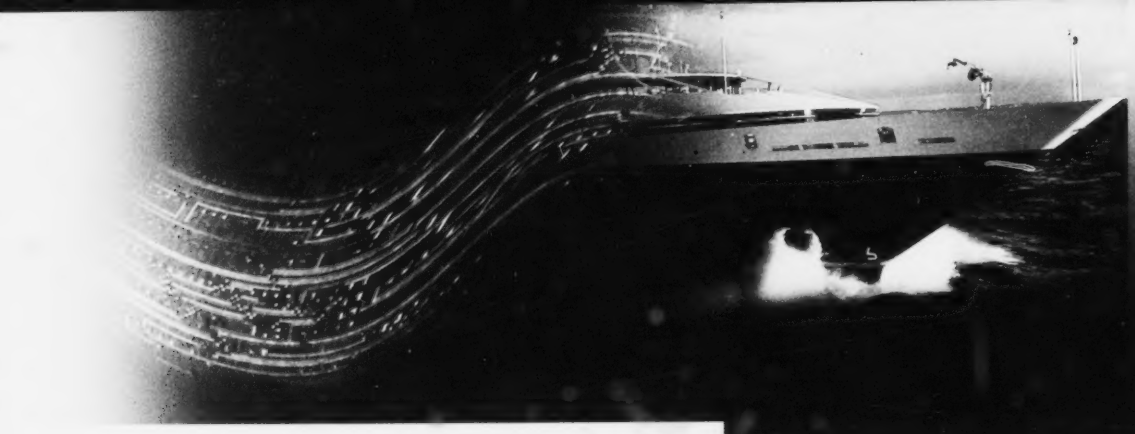
In July 1998, the Corporation obtained ISO 9002 certification from Lloyd's Register for Marine and Ship Inspection Services, reinforcing the Seaway's commitment to provide a safe and reliable system with a high standard of service. SLSMC plans to extend ISO certification to all services linked to the operational needs of our customers.

In 2002, Traffic Control Services in both Niagara and Maisonneuve Regions obtained ISO 9002 (1994) certification. The process required the documentation of existing practices and, in some cases, the implementation of new quality procedures to ensure consistent and timely service. Periodic audits and the implementation of corrective and preventive measures now provide a mechanism for continuous improvement, which benefits both the Corporation and our customers.

Work continues on the quality certification front, as ISO has now published new standards to which the Corporation will need to conform. In addition, the Management Committee has identified Lock Operations as the next area to be certified.

Inland Vessel Self-inspection Project

In 2000, SLSMC offered ISO/ISM-certified companies the option of carrying out their own inland vessel inspections for Seaway requirements. SLSMC ship inspectors carry out random spot-checks of self-inspected vessels throughout the season.



"The Digital Wave" symbolizes the Seaway's new suite of e-business applications, available for use on the Web.

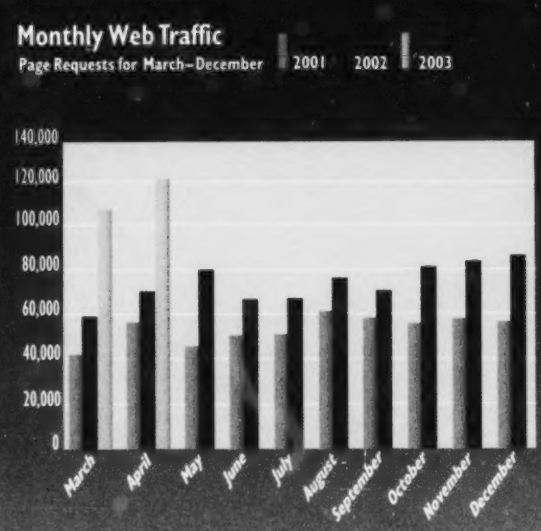
In 2001, Upper Lakes, Algoma and CSL indicated that, despite the convenience, the costs involved in self-inspection place them at an economic disadvantage in comparison with non-participating companies. SLSMC reviewed the program in 2002 and introduced the use of a short form for the biannual inspections, the long form being completed only for the initial inspection. Participating companies agree that this modification provides a level playing field. Rigel Shipping Canada Inc. became a CSA member in 2002 and has included their three Canadian-registered ISO-certified tankers in the self-inspection program.

Web Site and E-Business Applications

The binational www.greatlakes-seaway.com Web site has become the leading source of information on the Seaway for stakeholders. The latest Web traffic figures point to 107,000 page requests in the month of March, 2003, continuing a >60% annual growth trend.

In addition to providing useful services to customers, the Web site has a favourable impact on the Corporation's efficiency. Many Web users are obtaining information that once had to be issued by phone, fax, or Canada Post. We have noted a marked decline in the demand for printed copies of our publications, including our annual report, thanks to efficient dissemination via our Web site. In 2002, SLSMC implemented a comprehensive e-mail broadcasting system. Seaway Notices, Seaway Handbook updates, and a variety of other correspondence are now available by e-mail, with more than 850 stakeholders registered by the end of the fiscal year.

Our e-business services have steadily advanced over the last 18 months. The Web site facilitates many aspects of shipping goods and commodities through the Seaway. Users may now survey the Seaway's competitive advantages, calculate their shipping costs, review the capacity of every major port along the waterway, contact agents and other service providers listed in our "yellow pages" links section, obtain information on transit requirements and regulations, file pre-clearance requests and transit declarations forms (which are automatically routed to Seaway personnel), track the progress of their vessels on our real-time map display, submit pre-arrival forms, and receive electronic copies of toll invoices for payment.



The Web site also increases our marketing reach. In the span of a single month (April 2003) 2,189 showings of our new video, *The Great Lakes St. Lawrence Seaway System – A Vital Waterway*, were recorded, incorporating viewers from virtually every continent. Available in both standard and high-speed (broadband) versions, our bilingual Web video accommo-

dates a variety of users, effectively bringing our message to the desktops of businesses, governments, and schools across the globe.

Seaway Security and Safety

System Security and Risk Assessment

Some years ago, SLSMC began to examine its security position by undertaking a comprehensive threat and risk analysis (TRA). In the intervening time, the September 11th attacks, the continuing risk of terrorism and sharply rising insurance costs have combined to make security one of the Corporation's top priorities.

Internally, a corporate Security Committee was established to action the many recommendations of the TRA and provide the assurances sought by our insurance underwriters. The Corporation amended its emergency preparedness policies, and incorporated external agencies and consolidated responses where appropriate. Our new Risk Management and Security Program establishes common standards for all regions and ensures ongoing, diligent risk management.

In the past year, almost all the TRA recommendations have been implemented, including:

- tightened control of access to all Seaway structures
- more comprehensive security checks
- improved fencing and signage against trespassing on Seaway property
- a site mapping project that identified critical areas where video surveillance cameras should be installed to protect assets and control unauthorized access to high-risk areas

With the goal of creating a consistent approach to reducing its business risks, the Corporation recently conducted an enterprise risk management assessment. In this exercise, employees in all three regions identified the risks they saw for each functional area, and the gravity and the likelihood of each risk. The results were then benchmarked to industry standards, showing how SLSMC compares to similar businesses. In a second exercise, the critical risks were ranked, along with existing mitigating strategies.

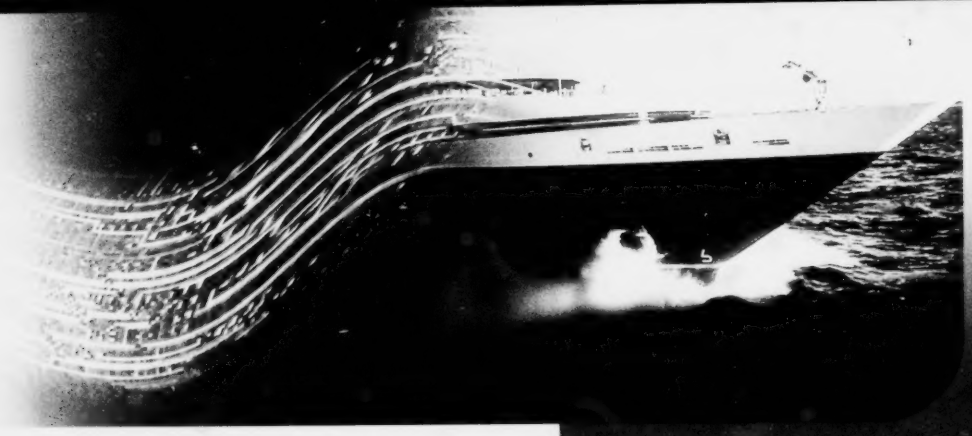
Based on this information, the Corporation established tolerance levels and developed a plan to minimize the risks in areas where they were deemed above the acceptable tolerance level. SLSMC has compared its preventive measures to those of other marine operations and is confident the measures are effective; however, security will be examined further in the next fiscal year by a consultant hired by Transport Canada.

Binational Security Meetings

Every ship that transits the Seaway passes critical infrastructure and large populated areas. Since the security of our binational waterway is an important joint concern, Canada and the United States have initiated a cross-border program to share intelligence and increase security boardings on foreign commercial ships entering the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes. All the key system stakeholders – both Seaway corporations, Transport Canada and Transport Quebec, both Coast Guards, the pilotage agencies, the police organizations, and many others – have met a number of times in the past year to develop a concerted security plan.

Both nations are working closely together to provide maximum security, while minimizing disruption to commercial shipping. Risk assessment inspections of vessels transiting the Seaway have increased, and SLSMC, with the U.S. Coast Guard, Transport Canada and SLSDC have conducted exercises to test and improve the boarding regime.

All ships entering the St. Lawrence Seaway must provide 96-hour advance notification.



"The Digital Wave" symbolizes the Seaway's new suite of e-business applications, available for use on the web site.

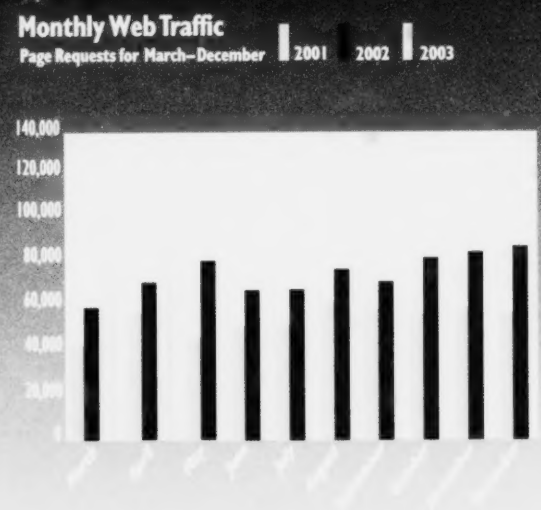
In 2001, Upper Lakes, Algoma and CSL indicated that, despite the convenience, the costs involved in self-inspection place them at an economic disadvantage in comparison with non-participating companies. SLSMC reviewed the program in 2002 and introduced the use of a short form for the biannual inspections, the long form being completed only for the initial inspection. Participating companies agree that this modification provides a level playing field. Rigel Shipping Canada Inc. became a CSA member in 2002 and has included their three Canadian-registered ISO-certified tankers in the self-inspection program.

Web Site and E-Business Applications

The binational www.greatlakes-seaway.com Web site has become the leading source of information on the Seaway for stakeholders. The latest Web traffic figures point to 107,000 page requests in the month of March, 2003, continuing a >60% annual growth trend.

In addition to providing useful services to customers, the Web site has a favourable impact on the Corporation's efficiency. Many Web users are obtaining information that once had to be issued by phone, fax, or Canada Post. We have noted a marked decline in the demand for printed copies of our publications, including our annual report, thanks to efficient dissemination via our Web site. In 2002, SLSMC implemented a comprehensive e-mail broadcasting system. Seaway Notices, Seaway Handbook updates, and a variety of other correspondence are now available by e-mail, with more than 850 stakeholders registered by the end of the fiscal year.

Our e-business services have steadily advanced over the last 18 months. The Web site facilitates many aspects of shipping goods and commodities through the Seaway. Users may now survey the Seaway's competitive advantages, calculate their shipping costs, review the capacity of every major port along the waterway, contact agents and other service providers listed in our "yellow pages" links section, obtain information on transit requirements and regulations, file pre-clearance requests and transit declarations forms (which are automatically routed to Seaway personnel), track the progress of their vessels on our real-time map display, submit pre-arrival forms, and receive electronic copies of toll invoices for payment.



The Web site also increases our marketing reach. In the span of a single month (April 2003) 2,189 showings of our new video, *The Great Lakes St. Lawrence Seaway System – A Vital Waterway*, were recorded, incorporating viewers from virtually every continent. Available in both standard and high-speed (broadband) versions, our bilingual Web video accommo-

dates a variety of users, effectively bringing our message to the desktops of businesses, governments, and schools across the globe.

Seaway Security and Safety

System Security and Risk Assessment

Some years ago, SLSMC began to examine its security position by undertaking a comprehensive threat and risk analysis (TRA). In the intervening time, the September 11th attacks, the continuing risk of terrorism and sharply rising insurance costs have combined to make security one of the Corporation's top priorities.

Internally, a corporate Security Committee was established to action the many recommendations of the TRA and provide the assurances sought by our insurance underwriters. The Corporation amended its emergency preparedness policies, and incorporated external agencies and consolidated responses where appropriate. Our new Risk Management and Security Program establishes common standards for all regions and ensures ongoing, diligent risk management.

In the past year, almost all the TRA recommendations have been implemented, including:

- tightened control of access to all Seaway structures
- more comprehensive security checks
- improved fencing and signage against trespassing on Seaway property
- a site mapping project that identified critical areas where video surveillance cameras should be installed to protect assets and control unauthorized access to high-risk areas

With the goal of creating a consistent approach to reducing its business risks, the Corporation recently conducted an enterprise risk management assessment. In this exercise, employees in all three regions identified the risks they saw for each functional area, and the gravity and the likelihood of each risk. The results were then benchmarked to industry standards, showing how SLSMC compares to similar businesses. In a second exercise, the critical risks were ranked, along with existing mitigating strategies.

Based on this information, the Corporation established tolerance levels and developed a plan to minimize the risks in areas where they were deemed above the acceptable tolerance level. SLSMC has compared its preventive measures to those of other marine operations and is confident the measures are effective; however, security will be examined further in the next fiscal year by a consultant hired by Transport Canada.

Binational Security Meetings

Every ship that transits the Seaway passes critical infrastructure and large populated areas. Since the security of our binational waterway is an important joint concern, Canada and the United States have initiated a cross-border program to share intelligence and increase security boardings on foreign commercial ships entering the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes. All the key system stakeholders – both Seaway corporations, Transport Canada and Transport Quebec, both Coast Guards, the pilotage agencies, the police organizations, and many others – have met a number of times in the past year to develop a concerted security plan.

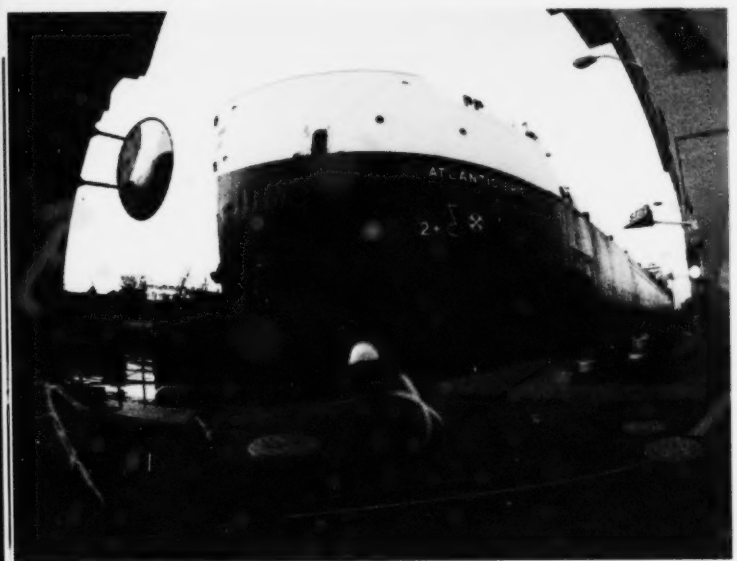
Both nations are working closely together to provide maximum security, while minimizing disruption to commercial shipping. Risk assessment inspections of vessels transiting the Seaway have increased, and SLSMC, with the U.S. Coast Guard, Transport Canada and SLSDC have conducted exercises to test and improve the boarding regime.

All ships entering the St. Lawrence Seaway must provide 96-hour advance notification.

Ships failing to give notice, or those whose notice is incomplete, are prohibited from entering the Seaway. The U.S. Coast Guard and the Canada Customs and Revenue Agency special analysis units screen the ship's information and submit the crew and passenger list to a centralized information centre. If a potential threat is identified, the ship undergoes a security boarding by a team from Canadian agencies before it enters the Seaway and the Great Lakes. These boardings are in addition to random boardings and other security measures already in place.

Vessel Safety

In the past two years, SLSMC has implemented a number of changes in operating and supervisory practices to improve vessel safety. The changes complied with, and in some cases anticipated, directives issued by the Transportation Safety Board (TSB) following the *Windoc* incident in 2001, in which a vessel came into contact with a lift bridge on the Welland Canal. Action was taken in areas related to the medical fitness and supervision of employees, emergency preparedness and defences against inadvertent lowering of bridges. Additional technical safeguards for the operation of bridges and other SLSMC structures are currently under study or in the process of being implemented. These technical measures include the use of cameras and sensors, and remote operations from a central control station.



An emergency planning review, which was already underway, is now completed. An annual multi-agency planning exercise will ensure enhanced coordination of personnel and resources within the affected area in the event of an incident.

To further enhance the safety of both vessels and employees, SLSMC has put in place an alcohol and drug abuse policy. Monitoring the medical fitness of employees, as well as drug and alcohol testing, are complex and sensitive issues that affect human rights and continue to be debated in the courts. However, SLSMC was able to establish procedures, in agreement with the Canadian Auto Workers (CAW), that take into account both human rights and the guidelines set by the courts, and meet with the approval of union, management and the TSB.

With these additional measures in place, the St. Lawrence Seaway continues to build upon its 43-year record of safe and reliable customer service through a progressive management approach.

Workplace Health and Safety

The lost time injury statistics to the end of March 2003 continue to show a downward trend. The frequency and severity rates for the past year are at the lowest levels ever recorded at the Seaway.

The Corporate Health and Safety Program requires the Regional Vice-Presidents to complete annual safety audits of each other's regions. These audits indicate that the level of proactive involvement with safety in the workplace is high and the programs in place are, for the most part, working. Safety inspections,

toolbox meetings and safety committees appear to be showing positive results, with safety procedures being applied in both the maintenance areas and the locks. Minor findings were submitted to the regional Health and Safety Advisors for necessary action.

Environmental Management

The environmental impacts of Seaway operations are highly regulated by the provinces of Quebec and Ontario and by the federal government. When it took over responsibility for Seaway operations, SLSMC also acquired responsibility for lands, structures and storage facilities and has been working to identify and clean up environmentally threatened areas of its holdings, and to ensure that current facilities conform to all regulations.

An Environmental Management System has been developed, and preliminary performance indicators have been defined and quantified, with reference to new legislation. Environmental impact matrices for major maintenance projects are completed each year. An updated database of potentially contaminated sites is being prepared for auditing and field inspection purposes. Confirmed contaminated sites are reported to Transport Canada's Environmental Affairs Division, which oversees remedial measures. The first target for management next year has already been identified: the Melocheville Maintenance area, including a recently fenced waste disposal area.

Underground storage tanks for petroleum products have been removed throughout the system, and any contamination has been cleaned up. The only remaining SLSMC-operated underground heating oil tank in Quebec is located at the St-Lambert office. It complies with CCME and provincial guidelines, and its leak detection system is verified every other year under the provincial regulations. In Ontario, the last two unused tanks have been removed in the Port Colborne-Niagara Region, and soil clean-up has been completed. One sand-filled tank remains under the headquarters building in Cornwall.

Obsolete above-ground petroleum storage tanks used to fuel generators, lock equipment and the SLSMC fleet of vessels are also being replaced or upgraded according to plan.

The Corporation still operates PCB storage sites at Melocheville and St. Catharines; these sites will be decommissioned as soon as we can verify that no further PCBs remain on Seaway property. Decommissioned ballasts containing PCBs were found last year in Melocheville and were disposed of during the spring cleanup organized in March each year by Public Works and Government Services Canada for federal installations.

SLSMC is also responsible for ensuring potable water at its facilities, and for septic systems. Water is tested and analyzed periodically to ensure quality. The Niagara Region's Glendale Maintenance Centre was connected to the municipal sewer system last year, eliminating the sewage lagoon management and associated monitoring and reporting requirements in that location.

In 2002, channel maintenance projects were completed at the International Tangent and at Hamilton Island. Disposal of dredged materials in open water was allowed and the Department of Fisheries and Oceans required no compensation measures.

Preparatory work was carried out for channel maintenance in the South Shore Canal next year. The environmental section of Public

Works and Government Services Canada identified potential disposal sites, prepared a sediment sampling and testing program, and estimated project costs. Preliminary results of tests carried out by another consultant indicate widespread contamination by PCBs and heavy metals above the lowest effect level, but below the severe effect level. Eco-toxicity tests have been required by Environment Canada to determine whether disposal of the dredged materials in open water is acceptable. The potential impact on project costs is significant.

Market Development

Panama Canal

Officials from the Canadian and American Seaway visited the Panama Canal for three days in April to learn about its technological improvements, modernization programs and ongoing expansion studies. The team also reviewed the Canal's enhanced traffic management system, the communication, tracking and navigation-based control system, and the automated identification system. These systems are uniquely customized for the Panama Canal and reflect the waterway's trend-setting adoption of the most appropriate technologies to increase efficiency and safety, a strategy the Seaway is emulating.

Market Research Studies and Strategic Business Development Plan

The Research and Traffic Group has completed two market research studies for the two Corporations. The competitiveness study compared the Great Lakes/Seaway route to other routes and modes for the shipment of various commodities. The market growth potential study analyzed opportunities for the Corporation to develop niche markets, attract new commodities and otherwise increase traffic. The results have been incorporated in the Seaway's business/trade development plan for the next three years, a plan developed and carried out jointly by the two Seaway Corporations.

Trade Mission to France and Spain

A joint Canadian and U.S. trade delegation travelled to France and Spain in September 2002. Our senior marine industry and government representatives attended meetings with European port and marine industry officials in Paris, Le Havre, Rouen, and Barcelona.

The group met industry representatives from a variety of organizations, some of whom use the Great Lakes/Seaway system, or have done so in the past. One infrequent Seaway user indicated that a 27-foot draft could make the Seaway competitive with the Mississippi River. The trade mission confirmed that year-round service is also a key factor in competitiveness.

Human Resources

Extension of Labour Agreement
SLSMC successfully negotiated a 15-month extension of the collective agreement with its unionized workforce. The agreement, which was to expire December 31, 2003, retains all current terms and conditions, provides for a wage increase of 3% over the course of the extension, and will expire on March 31, 2005. The SLSMC's employees are the operational and maintenance workers who operate the locks between Montreal and Port Colbourne, together with members of the supervisory group. All are members of the National Automobile Aerospace Transportation and General Workers Union of Canada (CAW).

Employment Systems Review
SLSMC surveyed its workforce to determine how many employees are members of the four designated groups under the *Employment Equity Act*. Management, union and employee representatives were consulted on the survey design and implementation, and the participation rate was an exceptional 93%. A consultant reviewed the Corporation's employment policies and practices for any systemic or attitudinal barriers to employees and applicants, with special emphasis on members of the target groups. The Joint Employment Equity Committee has prepared an action plan based on the consultant's recommendations, which will be implemented over the next two years.

SMART Performance Management
The tools of SMART performance management continue to improve, and participation in the process now extends to the Operations and Maintenance unionized workforce.

The latest of the SMART tools is recognition and appreciation of positive performance and efforts, based on the principle that "what gets recognized gets repeated". A Recognition Toolkit of tips, techniques and strategies

assists managers/supervisors in making recognition an integral practice at the work-group level, where it can be most relevant and timely, and have the greatest influence.

Leadership Development Training Program
In 2002, we implemented a leadership training program to help middle and upper management motivate and enable employees to achieve organizational objectives. More than 30 managers, including vice-presidents, participated in consultant-led two-day training sessions. Each participant also completed an intensive one-day assessment with an industrial psychologist to diagnose leadership strengths and weaknesses. Then individual development plans, prepared with the help of advisors, were integrated with the SMART objectives for each person. Progress on achieving development objectives is monitored through SMART reviews and during management meetings.

A similar leadership training program for front-line supervisors will begin in May 2003.

Supervisory Skills Training
Effective supervisors must balance legislated requirements, contractual agreements and

St. Lawrence Seaway Employees
(Full Time Equivalents)

corporate policies in managing front-line workforce performance to achieve SLSMC goals. To upgrade those skills, a Supervisory Skills Training Program was implemented in early 2002. The practical "how to" training modules in areas such as attendance management, problem-solving techniques, investigative skills and change management have been well received. An ongoing program of additional workshops will complement Leadership Development training for supervisors in 2003.

Succession Planning

With over 30% of our workforce eligible to retire over the next 5 years (2003-2007), ongoing succession planning is a priority. Our succession plan for all levels of management and key risk positions is updated annually. Improved tools for the process continue to develop, and strong links have been established with leadership training and the SMART performance management process. The expected turnover will present opportunities also to achieve some employment equity goals.

The St. Lawrence Seaway Management Corporation is governed by a nine-member Board, which meets as frequently as necessary to set and oversee the direction of the Corporation and review financial results. Their ultimate responsibility is to secure the long-term viability of the SLSMC, and of the Seaway as an integral part of Canada's transportation infrastructure. To this end, the Board ensures that our operations will establish credibility with customers and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation by providing high quality; efficient service to all users without preference, fostering the competitive advantages of the Seaway, and ensuring a safe environment for our employees and customers.

As part of its stewardship of the Corporation, the Board has responsibility for strategic planning, risk management, succession planning, communications policy, and the integrity of the Corporation's internal control and management information systems. It also defines the limits of management's authority, accountability, and rules on any activities or expenditures, which vary from or are not foreseen in the business plan or in the Corporation's formal agreements with Government or other parties.

Through the Governance Committee, which also administers the Code of Conduct, the Board ensures that the Corporation's annual objectives reflect its commitments under the business plan, the Letters Patent, and the *Canada Marine Act*, and ensures that no conflict of interest arise. This Committee also oversees and reports to the Board on the systems that manage the principal risks of the business, including environment, scheduled maintenance and occupational health and safety.

The Human Resources Committee ensures the development of succession plans for all senior management positions, evaluates the performance of senior executives, reviews and fixes senior management salary and compensation policies, and oversees the performance of the Corporation's pension plan.

The Audit Committee, responsible for reviewing financial statements and for audit of the Corporation, also evaluates accounting and financial reporting policies, systems and internal controls.

Members of the Corporation

Board of Directors

Robert J. Swenor [1] [2]
Chairman
Steel and Iron Ore Representative

Marc Dulude [2]
Québec Provincial Government Representative
Executive Vice-President and
Chief Operating Officer
IMTT- Québec

W. Nick Fox [2]
Grain Representative
Vice-President,
Terminals & Eastern Operations
James Richardson International

Alan R. Holt [2*] [4*]
Other Members Representative

Ian MacGregor [3]
Ontario Provincial Government Representative
Fasken Martineau DuMoulin LLP

SLSMC Board of Directors
from April 1, 2002 to
March 31, 2003

Georges H. Robichon [1*]
International Carrier Representative
Senior Vice-President and General Counsel
Fednav Limited

Doug Smith [3 4]
Domestic Carrier Representative

Guy C. Véronneau
President & Chief Executive Officer
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

Denise Verreault [1 3*]
Federal Government Representative
President
Groupe Maritime Verreault Inc.

Members of:

1. *Governance Committee*
2. *Human Resources Committee*
3. *Audit Committee*
4. *Capital Committee*

* *Committee Chairman*

Officers

Guy C. Véronneau,
President and Chief Executive Officer

Richard Corfe
Vice-President,
Maisonneuve Region
until August 31, 2002
Executive Vice-President
until March 28, 2003

Joseph V. Contala,
Vice-President,
Information Technology and Telecommunications
until March 28, 2003

Adina Juster
Vice-President,
Maisonneuve Region
since September 1, 2002

Michel Drolet,
Vice-President,
Niagara Region

André Latour,
Vice-President,
Human Resources
until March 28, 2003

Carol Lemelin,
Vice-President, Finance and Administration

Camille G. Trépanier,
Vice-President,
Strategic and Business Development

Yvette Hoffman,
Counsel and Secretary

Industry Members 2002/2003

Grain

ADM Agri-Industries Ltd,
Windsor, Ontario

Agricore United,
Winnipeg, Manitoba

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd,
Winnipeg, Manitoba

Bunge Canada Ltd,
Québec, Québec

Cargill Limited,
Winnipeg, Manitoba

James Richardson International Ltd,
Winnipeg, Manitoba

Louis Dreyfus Canada Ltd,
Calgary, Alberta

Saskatchewan Wheat Pool,
Regina, Saskatchewan

The Canadian Wheat Board,
Winnipeg, Manitoba

Steel and Iron Ore

Dofasco Inc.,
Hamilton, Ontario

Iron Ore Company of Canada,
Montréal, Québec

Québec Cartier Mines,
Montréal, Québec

Stelco Inc.,
Hamilton, Ontario

Other Members

AGP Grain, Ltd,
Minneapolis, Minnesota

Essroc Canada Inc.,
Mississauga, Ontario

IMC Canada Ltd,
Regina, Saskatchewan

Keystone Industry Co.,
Montréal, Québec

Lafarge Canada Inc.,
Concord, Ontario

Omnisource Corporation,
Burlington, Ontario

Ontario Power Generation Inc.,
Toronto, Ontario

Petro-Canada,
Oakville, Ontario

Redpath Sugars,
Toronto, Ontario

Sifto Canada Inc.,
Goderich, Ontario

The Canadian Salt Company Ltd,
Pointe-Claire, Québec

Domestic Carriers

Algoma Central Corporation,
St. Catharines, Ontario

Canada Steamship Lines Inc.,
Montréal, Québec

Groupe Desgagnés Inc.,
Québec, Québec

Lower Lakes Towing Ltd,
Port Dover, Ontario

McKeil Marine Limited,
Hamilton, Ontario

N.M. Paterson & Sons Ltd,
Thunder Bay, Ontario

St. Mary's Cement,
Toronto, Ontario

Upper Lakes Group Inc.,
Toronto, Ontario

International Carriers

Christensen Shipping Corporation
Montréal, Québec

Cleveland Tankers Inc.,
Cleveland, Ohio

Colley Motorships Limited,
Westmount, Québec

Compass Marine Services,
Montréal, Québec

Fednav International Limited,
Montréal, Québec

Gibson Canadian & Global Agency Inc.,
Montréal, Québec

Gresco Ltée,
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services,
Montréal, Québec

Laden Maritime Inc.,
Montréal, Québec

Montship Inc.,
Montréal, Québec

Robert Reford (a division of MRRM (Canada) Inc.),
Montréal, Québec

Robin Maritime Inc.,
Montréal, Québec

Scandia Shipping Agencies Inc.,
Montréal, Québec

Georges H. Robichon [1*]
International Carrier Representative
Senior Vice-President and General Counsel
Fednav Limited

Doug Smith [3 4]
Domestic Carrier Representative

Guy C. Véronneau
President & Chief Executive Officer
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

Denise Verreault [1 3*]
Federal Government Representative
President
Groupe Maritime Verreault Inc.

Members of:

1. *Governance Committee*
2. *Human Resources Committee*
3. *Audit Committee*
4. *Capital Committee*

* *Committee Chairman*

Officers

Guy C. Véronneau,
President and Chief Executive Officer

Richard Corfe
Vice-President,
Maisonneuve Region
until August 31, 2002
Executive Vice-President
until March 28, 2003

Joseph V. Contala,
Vice-President,
Information Technology and Telecommunications
until March 28, 2003

Adina Juster
Vice-President,
Maisonneuve Region
since September 1, 2002

Michel Drolet,
Vice-President,
Niagara Region

André Latour,
Vice-President,
Human Resources
until March 28, 2003

Carol Lemelin,
Vice-President, Finance and Administration

Camille G. Trepanier,
Vice-President,
Strategic and Business Development

Yvette Hoffman,
Counsel and Secretary

Industry Members 2002/2003

Grain

ADM Agri-Industries Ltd.
Windsor, Ontario

Agricore United,
Winnipeg, Manitoba

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.
Winnipeg, Manitoba

Bunge Canada Ltd.
Quebec, Quebec

Cargill Limited,
Winnipeg, Manitoba

James Richardson International Ltd.
Winnipeg, Manitoba

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary, Alberta

Saskatchewan Wheat Pool,
Regina, Saskatchewan

The Canadian Wheat Board,
Winnipeg, Manitoba

Steel and Iron Ore

Dofasco Inc.,
Hamilton, Ontario

Iron Ore Company of Canada,
Montreal, Quebec

Québec Cartier Mines,
Montreal, Québec

Stelco Inc.,
Hamilton, Ontario

Other Members

AGP Grain, Ltd,
Minneapolis, Minnesota

Essroc Canada Inc.,
Mississauga, Ontario

IMC Canada Ltd,
Regina, Saskatchewan

Keystone Industry Co.,
Montreal, Quebec

Lafarge Canada Inc.,
Concord, Ontario

Omnisource Corporation,
Burlington, Ontario

Ontario Power Generation Inc.,
Toronto, Ontario

Petro-Canada,
Oakville, Ontario

Redpath Sugars,
Toronto, Ontario

Sifto Canada Inc.,
Goderich, Ontario

The Canadian Salt Company Ltd.
Pointe-Claire, Quebec

Domestic Carriers

Algoma Central Corporation,
St. Catharines, Ontario

Canada Steamship Lines Inc.,
Montreal, Québec

Groupe Desgagnés Inc.,
Québec, Québec

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover, Ontario

McKeil Marine Limited,
Hamilton, Ontario

N.M. Paterson & Sons Ltd.
Thunder Bay, Ontario

St. Mary's Cement,
Toronto, Ontario

Upper Lakes Group Inc.,
Toronto, Ontario

International Carriers

Christensen Shipping Corporation
Montreal, Quebec

Cleveland Tankers Inc.,
Cleveland, Ohio

Colley Motorships Limited,
Westmount, Quebec

Compass Marine Services,
Montréal, Québec

Fednav International Limited,
Montréal, Québec

Gibson Canadian & Global Agency Inc.,
Montréal, Québec

Gresco Ltee,
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services,
Montréal, Québec

Laden Maritime Inc.,
Montréal, Québec

Montship Inc.,
Montréal, Québec

Robert Reford (a division of MRRM (Canada) Inc.),
Montréal, Québec

Robin Maritime Inc.,
Montréal, Québec

Scandia Shipping Agencies Inc.,
Montréal, Québec

The review of the Corporation's financial conditions and operating results after its fifth year of operations should be read in conjunction with the financial statements on the following pages. The results of 2003 cover the period from April 1, 2002 to March 31, 2003, while the comparative numbers are for the period of April 1, 2001 to March 31, 2002.

OVERVIEW

Financial Performance and Corporation Reserve

In 2003, the Corporation completed its fifth year of operation, as well as the first five-year term of the business plan under the Management, Operation and Maintenance Agreement signed with the federal government in 1998. The financial success of the Corporation is measured by comparing the total cost of operating expenses against the business plan established for the fiscal period. The Corporation has again performed better than anticipated in the business plan by successfully controlling its manageable costs. A close watch on budget management is SLSMC's key to cost control. Regional management teams in Maisonneuve, Niagara and at the Head Office review financial results monthly. Revised forecasts and variance analysis are prepared quarterly. This close scrutiny of costs permits management to make adjustments as soon as negative or positive variances are foreseen.

The Corporation's combined spending level of manageable costs and asset renewal expenses amounted to $83.7 million, compared to the business plan target of $86.8 million. The favourable variance of $3.1 million is added to the Notional Corporation Reserve. This notional reserve is the benchmark for determining whether toll rebates or reductions can be given to the users of the Seaway System. Credits accumulated were used to rebate tolls during the 2002 navigation season: our customers benefited directly by receiving a 1.5% rebate of their tolls for a total reduction of $0.962 million.

The notional reserve balance at the end of the 5th year of operations is $14.2 million.

Since the Corporation achieved such a strong cost control performance, The St. Lawrence Seaway Management Corporation was able to reduce the Tariff of tolls permanently by 1.0%, starting with the upcoming 2003 navigation season. The present value over 10 years of this 1% toll reduction amounts to $5.794 million, which will be reflected as a one-time reduction to the Notional Corporation Reserve. The toll reduction increases the Seaway's competitiveness.

Notional Reserve amount March 31, 2002	$12.057M
Increase due to Cost Savings vs. Business Plan in 2002-03	$3.075M
Less Reduction for toll rebates in 2002 Navigation Season	$0.962M
Net Corporation Reserve March 31,2003	**$14.170M**
Decrease to reserve for 2003 (Toll reduction of 1%)	$5.794M

Financial Results

RESULTS OF OPERATIONS

Revenues

Revenue, on the other hand, fell below the business plan target for the second year in a row. The Corporation's total revenue amounted to $65.365 million in 2002-03, compared to the target of $73.864 million, a shortfall of $8.499 million. Last year's net revenue was $64.495 million. However, the total revenue of the last 5 years (1998-2003) amounts to $366.1 million versus the business plan 5-year total of $367.8 million. The 5-year difference is only $1.7 million, or less than half of 1%.

In accordance with our new accounting policy, we have added a new item called Amortization of Deferred Contributions related to Capital Assets – for an amount of $1.430 million in 2002-03, compared to an adjusted 2001-02 amount of $1.235 million. In prior years, capital asset acquisitions were funded by the Capital Trust Fund and the net contribution was credited 100% to the revenues of the year, although the capital assets would be amortized over their useful life. With this change, the contribution from the Capital Fund is credited to a deferred balance sheet account and

amortized on the same basis as the assets for which the contribution was made. The results for prior years have been restated to give a retroactive effect to the application of the policy to October 1, 1998.

The Corporation carried out a physical count of all of its capital assets during the year. This resulted in some write-offs of assets as shown in the Financial Statements. One item amounting to $180,000 was the write-off of a technological project assessed as non-operational at year-end.

The license revenue, which pertains mostly to the agreement with St. Catharines Hydro, was down to $402,000 from last year's $866,000. Electrical power generation in our St. Catharines Powerhouse was reduced last year, following a requirement that limits water usage only to water that is required for navigation in the Welland Canal. The Corporation is seeking other alternatives to fully utilize the Welland Canal power generation capacity.

Investment income is derived from the working capital balances that are maintained in our bank accounts. On a quarterly basis, the Corporation remits any excess cash to the Capital Fund Trust or, in case of cash shortfall, funds are obtained quarterly from the Capital Fund Trust . The management of the funds generated by the Corporation is subject to terms established by the Capital Fund Trust, which was established as of October 1, 1998, upon the transfer of responsibility for the Seaway to the Corporation.

Expenses

Operating expenses for 2002–03, related to the management and operation of the Seaway infrastructure, amount to $58.4 million, an increase of 9.80% from the previous year's total of $53.2 million, but still under the business plan target of $60.7 million.

Salaries and wages paid to employees rose by $1.14 million or 3.34% from last year's amount. The current and future employee benefits and pension costs rose by 22.7% to a total of $13.7 million from last year's $11.1 million. Continued high health insurance costs and lower than expected investment returns on pension plan funds contributed to the increased costs of employee benefits. The combined salaries and wages paid to employees plus the employee benefits and pension costs totalled $48.8 million or 83.5% of the total operating costs. In 2001–02 the total salaries and wages paid to employees plus the employee benefits and pension costs totalled $45.2M, or 84.9% of total operating costs. The Corporation reduced its full-time equivalents (FTEs) from 619 in 2001–02 to 606 in 2002-03, with tighter control on overtime and attendance.

The other operating costs amount to $9.6 million for 2002–03, compared to $8.0 million for the previous fiscal year. Two thirds of the increase comes from insurance costs, which continue to increase at levels far above planned amounts. The infrastructure and liability insurance for 2002–03 amounted to $2.29 million, compared to the previous year's $1.23 million and $0.67 million two years ago. This is a 240% increase in a three-year period. As part of its strategic objectives, the Corporation has been actively evaluating its business risks and addressing them as they are identified. The insurers are kept advised of progress and it is hoped that insurance premiums will be positively affected by more active risk management.

The other operating costs, excluding insurance expenses, amount to $7.3 million this year, as opposed to $6.77 million in the previous year – an increase of 7.8%. Energy costs increased during the year and contributed to increased electricity, heating and gasoline costs. The Corporation continues to seek ways to reduce its operating costs. During the year, a vehicle management study was performed by an outside consultant. Several areas for improvement were found and will be implemented to optimise the management of all Seaway vehicles.

Asset Renewal

The asset renewal program, representing the cost of maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure assets, totals $22.9 million for the current year, compared to $22.8 million for the fiscal year 2001-02.

The amortization expense of $3.068 million for the year ending March 31, 2003, is lower by $86,000 than the previous year's amount and is consistent with the accounting policy described in Note 4(d).

Liquidity and Funding – Cash Flow

The liquidity and funding of the Corporation are clearly set out in the Maintenance and Operations Management Agreement and the Trust Agreement with Transport Canada. The Corporation's deficits (if any) are to be reimbursed by the Capital Fund, while the Corporation's surplus funds (if any) are to be returned

to the Capital Fund. In 2002–03, the Corporation remained in a negative cash flow position for the second year in a row, due to substantially reduced toll revenue. In the first three years of the business plan, the Corporation produced positive cash flows and funds were returned to the Capital Trust Fund. In the last two fiscal years, the Corporation has drawn from the Capital Trust Fund. The 2002–03 contribution towards operating expenses was $13.588 million, compared to $11.147 million in the previous year. The contribution towards capital acquisitions was also up in 2002–03 from $1.763 million to $2.732 million. (Notes 7 and 13 explain the amounts owed or paid by the Capital Trust Fund for the capital asset acquisitions and the contribution towards the Corporation's deficit.)

The Corporation maintains the minimum working capital and cash in the bank that is required to meet all of its financial obligations to its employees and trade creditors. The cash level at March 31, 2003, was $5.910 million, compared to the previous year's $1.394 million.

FIVE YEAR REVIEW (periods ending March 31; $ 000's)

	2003	2002*	2001*	2000*	1999* (6 months)
Revenues					
Tolls	$ 63,524	$ 62,025	$ 73,383	$ 73,234	$ 28,675
Other navigational revenue	1,380	1,360	1,208	1,161	395
License fees	402	866	1,015	513	261
Investment income	273	219	371	424	552
Gain on sale of capital assets	(214)	25	54	694	-
Amortization of deferred contributions related to capital assets	1,450	1,235	1,066	576	107
	66,815	65,730	77,097	76,602	29,990
Expenses					
Operating	58,429	53,216	53,455	51,230	27,921
Asset renewal	22,897	22,750	23,398	20,898	16,964
Amortization of capital assets	3,068	3,154	3,192	3,028	1,262
	84,394	79,120	80,045	75,156	46,147
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses before the undernoted	(17,579)	(13,390)	(2,948)	1,446	(16,157)
Departure incentives	-	-	-	(512)	(913)
Special examination	(6)	(259)	-	-	-
Transaction costs	(18)	(144)	(114)	(352)	(1,085)
Contribution (to) from Capital Trust Fund	13,588	11,147	630	(4,113)	16,917
Net excess of (expenses over revenue) revenue over expenses	$ (4,015)	$ (2,646)	$ (2,432)	$ (3,531)	$ (1,238)

* Re-stated (see note 5)

Management's Responsibility for Financial Reporting

The accompanying financial statements of The St. Lawrence Seaway Management Corporation and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles consistent with the accounting policies set out in the notes to the financial statements. Where necessary, management has made informed judgements and estimates in the recording of financial transactions. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

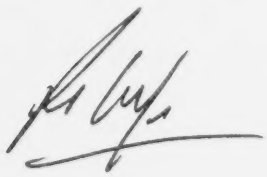
In fulfilling its responsibilities, management has developed and maintains systems of internal control designed to provide reasonable assurance that the Corporation's accounting records are reliable and provide a sound basis for the preparation of the financial statements. Policies and procedures are designed to ensure that transactions are appropriately authorized and assets are safeguarded from loss or unauthorized use.

The Board of Directors carries out its responsibility for review of the annual financial statements principally through the Audit Committee. The Board of Directors has appointed an Audit Committee consisting of three outside directors.

The Audit Committee meets during the year, with management, the internal and external auditors, to review any significant accounting, internal control and auditing matters to satisfy itself that management responsibilities are properly discharged and to review the financial statements before they are presented to the Board of Directors for approval.

The external and internal auditors have full and free access to the members of the Audit Committee with and without the presence of management.

The independent auditors Deloitte & Touche LLP, whose report follows, have audited the financial statements.



Richard Corfe
President & CEO

Carol Lemelin
Vice-President, Finance and Administration

May 1, 2003

AUDITORS' REPORT

To the Members of
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

We have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Management Corporation as at March 31, 2003 and the statements of revenue and expenses, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2003 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Canada Corporations Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Deloitte & Touche LLP

Deloitte & Touche LLP
Chartered accountants

May 1, 2003

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES

year ended March 31, 2003 ($000's)

	2003	2002 (Restated) (Note 5)
REVENUE		
Tolls	$ 63,524	$ 62,025
Other navigation revenue	1,380	1,360
License fees	402	866
Investment revenue	273	219
Gain (loss) on disposal of capital assets	(214)	25
Amortization of deferred contributions related to capital assets (Note 11)	1,450	1,235
	66,815	65,730
EXPENSES		
Operating	58,429	53,216
Asset renewal	22,897	22,750
Amortization of capital assets	3,068	3,154
	84,394	79,120
Excess of expenses over revenue before special examination costs, transaction costs and contribution from Capital Fund Trust	(17,579)	(13,390)
Special examination costs	(6)	(259)
Transaction costs (Note 14)	(18)	(144)
Contribution from Capital Fund Trust (Note 13)	13,588	11,147
EXCESS OF EXPENSES OVER REVENUE	$ (4,015)	$ (2,646)

FINANCIAL STATEMENTS APPROVED BY THE BOARD

Robert Swenor
Director

Richard Corfe
Director

Balance Sheet

as at March 31, 2003 ($000's)

	2003	2002 (Restated) (Note 5)
CURRENT ASSETS		
Cash	$ 5,910	$ 1,394
Accounts receivable (Note 6)	3,830	4,121
Supplies inventory	2,496	2,340
Prepaid expenses	1,569	934
	13,805	8,789
DUE FROM CAPITAL FUND TRUST (Note 7)	28,039	31,550
CAPITAL ASSETS (Note 8)	11,583	12,290
DUE FROM EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS TRUST FUND (Note 10)	13,890	13,283
ACCRUED BENEFIT ASSET (Note 9)	2,769	2,776
	$ 70,086	$ 68,688
CURRENT LIABILITIES		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 6)	$ 11,670	$ 10,234
Employee Benefits Payable	1,394	1,424
Due to Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 10)	303	390
Deferred revenues	1,646	1,028
	15,013	13,076
EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS	13,890	13,283
DEFERRED CONTRIBUTIONS RELATED TO CAPITAL ASSETS (Note 11)	8,386	7,104
ACCRUED BENEFIT LIABILITY (Note 9)	17,059	15,472
	39,335	35,859
	54,348	48,935
NET ASSETS		
Invested in capital assets	3,197	5,186
Equity in Canada (Note 12) 12,541 14,567		
	15,738	19,753
	$ 70,086	$ 68,688

STATEMENT OF CASH FLOWS

year ended March 31, 2003 ($000's)

	2003	2002 (Restated) (Note 5)
NET INFLOW (OUTFLOW) OF CASH RELATED TO THE FOLLOWING ACTIVITIES:		
OPERATING		
Excess of expenses over revenue	$ (4,015)	$ (2,646)
Items not affecting cash		
Amortization of capital assets	3,068	3,154
(Gain) loss on disposal of capital assets	214	(23)
Amortization of deferred contributions related to capital assets	(1,430)	(1,235)
Employee future benefits variance	1,594	694
	(589)	(58)
Changes in non-cash operating working capital items	1,437	(5,515)
Increase in employee termination benefits	607	781
Decrease in due to Receiver General for Canada		(1,046)
	1,455	(5,838)
FINANCING		
Contributions from the Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets	2,732	1,763
Decrease in due from Capital Fund Trust	3,511	7,501
	6,243	9,264
INVESTING		
Increase in Employee Termination Benefits Trust Fund	(607)	(781)
Acquisitions of capital assets	(2,732)	(1,763)
Proceeds from disposal of capital assets	157	58
	(3,182)	(2,486)
NET CASH INFLOW	4,516	940
CASH, BEGINNING OF YEAR	1,394	454
CASH, END OF YEAR	$ 5,910	$ 1,394

Statement of Changes in Net Assets

year ended March 31, 2003 ($000's)

	Invested in Capital Assets	Equity of Canada	Operating Deficit	Total 2003	Total 2002 (Restated) (Note 5)
BALANCE, BEGINNING OF YEAR, as reported	$ 12,290	$ 14,567	$ -	$ 26,857	$ 28,975
Prior period adjustments (Note 5)	(7,104)	-	-	(7,104)	(6,576)
BALANCE, BEGINNING OF YEAR as restated	5,186	14,567	-	19,753	22,399
EXCESS OF EXPENSES OVER REVENUE	-	-	(4,015)	(4,015)	(2,646)
Net acquisition of capital assets	2,361	-	(2,361)	-	-
Capital assets contributions, net of amortization	(1,282)	-	1,282	-	-
Employee future benefits variance	-	(1,594)	1,594	-	-
Net supplementary pension plan variance	-	(432)	432	-	-
Amortization of capital assets	(3,068)	-	3,068	-	-
BALANCE, END OF YEAR	$ 3,197	$ 12,541	$ -	$ 15,738	$19,753

Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2003 ($000's)

1. Incorporation

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (the Corporation) was constituted as a not-for-profit corporation under Part II of the *Canada Corporations Act*, on July 9th 1998. Pursuant to an agreement with her Majesty, certain assets of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), a Crown Corporation, were transferred effective October 1, 1998, to the Corporation. These assets relate to the operation of The St. Lawrence Seaway comprising a deep waterway between Montreal and Lake Erie (the Seaway). As a result of a further agreement with the Minister of Transport, the Corporation assumed responsibility for the management, operation and maintenance of the Seaway for a period of ten years (renewable for a further ten years).

The transferred assets included all of the movable capital assets, intangibles and working capital of SLSA. Ownership of the real property, locks, bridges, buildings and other fixtures was transferred to the Government of Canada on wind-up of SLSA.

On wind-up of SLSA, a trust was created to fund the accumulated entitlement of the Seaway employees who were to be transferred to the Corporation, in respect of their vested termination benefits, known as The Employee Termination Benefits Trust.

Furthermore, on wind-up of SLSA, the surplus funds of the Corporation were transferred to a second trust created for the purpose of funding future deficits arising from the operation and maintenance of the Seaway. This trust, the Capital Fund Trust, was created on October 1, 1998 with a capital of $29,401. The current

1. INCORPORATION (CONT'D)

assets and current liabilities of SLSA as at that date were transferred to the new corporation with the requirement that the net proceeds from realization of accounts receivable, after discharging the transferred debts of SLSA, would be paid into the Capital Fund Trust on a quarterly basis.

Immediately following the transfer of assets to the Corporation from SLSA on October 1, 1998, pursuant to a directive from the Minister of Transport, the Corporation transferred $24,000 to the Capital Fund Trust to increase the funds available to $53,401 to fund future operating deficits in accordance with the terms of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Transfers of funds to the Corporation to cover future deficits as they occur will be accounted for as revenue in the statement of revenue and expenses.

The Corporation is the Trustee for both of these trusts.

The navigation season of the Seaway is a period of approximately nine months commencing around the beginning of April each year and ending about the end of December. As a consequence the revenue is earned in the first nine months of the fiscal year (which begins on April 1) while most of the maintenance and asset renewal costs are incurred during the period of time when the Seaway is closed (January to March).

2. OPERATING AGREEMENT

The Corporation was mandated to manage, operate and maintain the Seaway in accordance with a Management, Operation and Maintenance Agreement, which requires the Corporation to submit five-year business plans throughout the term of the agreement, to the Minister of Transport. The business plan includes anticipated revenues and operating costs and an "Asset Renewal Plan". The Corporation is authorized to charge tolls and other revenues to finance the operation and maintenance of the Seaway, and to recover from the Government of Canada such additional funds, to eliminate operating deficits when required, in accordance with the terms of agreement.

The above agreement also provides for the formation of a "Capital Committee" comprising two representatives of the Corporation and two representatives of the Crown who will review annual plans for the capital, maintenance and asset replacement requirements of the assets under administration of the Corporation. The Committee reviews the Asset Renewal Plan each year and determines if it is appropriate or whether any changes are warranted.

As March 31, 2003 was the final year of the initial business plan, an agreement was reached in April 2003 with the Minister of Transport for an approval of a second five-year business plan to expire in March 2008.

3. CORPORATION'S RESERVE ACCOUNT

The Corporation is mandated under the Management, Operation and Maintenance Agreement to establish a notional reserve account. The account is increased in respect of recoveries of operating costs incurred by the Corporation, through government contribution, insurance or indemnity, as well as favourable variances in operating costs and asset renewal costs between those incurred in any year and the projected costs according to the business plan. The notional reserve is reduced by unfavourable variances in actual operating costs and other adjustments. The notional reserve is to be used as an indicator of the amount by which future toll increases may be adjusted, when taking into account the future operations of the Seaway, as evidenced by the Corporation's business plan. The Corporation's notional reserve as at 2003 is $14,170 (2002 - $12,057).

4. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles for not-for-profit organizations. A summary of significant accounting policies follows:

a) Revenue

Toll revenue and other service charges are recognized as revenue when earned.

b) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway. It includes spare parts which were transferred to the Corporation on October 1, 1998. Certain parts were transferred at nominal value. Supplies are recorded at average cost.

c) Income taxes

The Corporation is exempt from income tax under section 149(1) (*l*) of the *Income Tax Act*.

d) Capital assets

Capital assets of the Corporation consist of temporary structures, movable assets such as motor vehicles; small vessels employed in the operation of the Seaway; office furniture and equipment, including computers and related software. Such assets are capitalized if they have an initial cost of at least $3,000 (three thousand dollars).

Additions are recorded at cost. The cost of assets sold, retired or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets.

The Corporation treats all major maintenance and refurbishment costs, as well as any additions to existing capital assets of the Seaway which were transferred to Canada on the wind-up of SLSA, (defined as "existing managed assets"), as operating costs.

e) Contributions related to capital assets

The deferral method of accounting for contributions related to capital assets is followed. Contributions are recognized as revenue in the year in which the related amortization for such assets is expensed.

f) Employee termination benefits

Employees of the Corporation are entitled to specified benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. These benefits include accumulated sick leave and furlough leave which are payable upon termination of employment. Usually, the benefits correspond to the greater of a week's salary (two weeks for the first year of service) for each year of service, up to a maximum of 28 weeks or 75% of the balance of the employee's accumulated sick leave days. Employees are allowed 15 days of sick leave per year. The liability for benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

g) Pension plan

All former employees of SLSA who were transferred to the Corporation on October 1, 1998 are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada for service up to March 31, 1999. The Corporation has established its own defined benefit pension plan and employees were allowed the option of transferring their entitlement to the new plan or remaining with the Public Service Superannuation Plan. New employees, effective April 1, 1999, become members of the Corporation's pension plan.

5. Prior Period Adjustment

The Corporation has reclassified certain externally restricted contributions to deferred contributions relating to capital assets in order to present the nature of the restrictions. Contributions for the purchase of capital assets that will be amortized have been reclassified as deferred and are recognized as revenue on the same basis as the amortization expense related to the acquired capital assets.

This change has been applied on a retroactive basis and, accordingly, certain comparative figures have been restated. This change resulted in a decrease in net assets invested in capital assets and an increase in deferred contributions related to the capital assets of $7,104 as at March 31, 2002 ($6,576 as at March 31, 2001) and an increase in amortization of deferred contribution for the year ended March 31, 2002 of $1,235 and a decrease in the contribution from the Capital Trust Fund charged to operations totalling $1,763.

6. Accounts Receivable Accounts Payable and Accrued Liabilities

These accounts are incurred in the normal course of business. They are usually receivable or payable within a month and are non-interest bearing. The carrying amount of each approximates fair value.

7. DUE FROM CAPITAL FUND TRUST

The Corporation has an amount receivable from the Capital Fund Trust to cover specific Seaway support obligations such as the Corporation's deficits, net capital acquisitions and other short-term cash requirements in accordance with the Trust Agreement.

Changes in the balance due from the Capital Fund Trust at March 31 were as follows:

	2003	2002
Net balance, beginning of year	$ 31,550	$ 39,051
Net set off of opening accounts receivable and accounts payable	79	196
Cash requirement paid by Capital Fund	(7,000)	(18,300)
Payment of previous year's deficit	(12,910)	(2,307)
Contribution receivable for capital acquisitions	2,732	1,763
Contribution receivable for operating expenses	13,588	11,147
Net balance, end of year	$ 28,039	$ 31,550

8. CAPITAL ASSETS

	Annual Amortization Rate	2003 Cost	2003 Accumulated Amortization	2003 Net Book Value	2002 Net Book Value
Information technology systems	20%	$ 13,143	$10,116	$3,027	$3,787
Vehicles	10-20%	5,200	3,596	1,604	1,655
Floating equipment	2-20%	4,088	3,133	955	1,116
Machinery and office equipment	2-20%	4,107	2,421	1,686	1,654
Infrastructure equipment	2-20%	7,852	4,069	3,783	2,716
Assets under construction	–	528	–	528	1,362
		$ 34,918	$ 23,335	$ 11,583	$ 12,290

9. *POST EMPLOYMENT BENEFITS*

The Corporation has defined benefits pension plans for employees and also provides post employment benefits, other than pension including supplemental health and life insurance for retired employees. Information about the defined benefit plan and post employment benefits, other than pension, is as follows:

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefits Plan
Accrued benefit obligation			
Balance at beginning of year	$ 86,062	$ 293	$ 30,500
Current service cost (employer)	4,883	76	1,105
Interest cost	6,000	25	2,030
Member contributions	1,550	-	-
Benefits paid	(789)	-	(1,326)
Plan amendments	-	24	-
Actuarial loss	-	24	1,093
Balance at the end of the year	$ 97,706	$ 442	$ 33,402
Plan assets			
Fair value at beginning of year	$ 94,170	$ -	$ 14,254
Return on plan assets	6,487	12	-
Corporation contribution	4,227	720	1,549
Investment experience gain (loss)	(13,840)	(8)	-
Member contributions	1,550	-	-
Benefits paid	(789)	-	(1,326)
Fair value at end of year	$ 91,805	$ 724	$ 14,477
Funded status plan surplus (deficit)	$ (5,901)	$ 282	$ (18,925)
Unamortized past service cost	1,888	58	-
Unamortized net actuarial loss	6,350	92	1,866
Accrued benefit asset (liability) recognized	$ 2,337	$ 432	$ (17,059)

9. *Post Employment Benefits (cont'd)*

Significant assumptions
The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows:

(Weighted average assumptions as of January 1, 2003)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefits Plan
Discount rate	6.75%	6.75%	6.75%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	6.75%	0.00%
Rate of compensation increase	4.50%	4.50%	4.50%

For measurement purposes, an 11% health care cost trend rate was assumed for 2003, decreasing gradually to 5% in 2010 and remaining at that level thereafter.

The expected rate of return on other benefits plan is 0% because the terms whereby the Employee Termination Benefits Trust Fund was established provide that all the income earned by the Trust Fund is to be transferred to the Capital Trust Fund.

10. *Employee Termination Benefits Trust Fund*

his amount represents the funds set aside for the accrued employee termination benefits liability of the Corporation which is represented by the assets in the Employee Termination Benefits Trust Fund.

11. *Deferred Contributions Related to Capital Assets*

eferred contributions related to capital assets represent contributions from the Government of Canada for the acquisition of capital assets as per the Management, Operation and Maintenance Agreement and are amortized at the same rate as the capital assets they represent.

The deferred contributions balance for the year are composed of the following:

	2003	2002
Balance, beginning of year	$ 7,104	$ 6,576
Plus: Current year acquisitions of capital assets	2,732	1,763
Less: Amortization of assets acquired with deferred contributions	(1,450)	(1,235)
Balance, end of year	$ 8,386	$ 7,104

12. EQUITY OF CANADA

Upon transfer of certain assets of SLSA to the Corporation on October 1, 1998, the Corporation signed a general security agreement with the Government of Canada covering all the assets of the Corporation, evidenced by a limited recourse term promissory note with a face value of $36,000. The note is payable without interest on the earlier of (a) March 31, 2018, and (b) the termination for any reason whatsoever, of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Recourse by the Government of Canada is limited to a) the collateral as defined in the general security agreement; and b) the Hypothecated Property (as defined in the Deed of Movable Hypothec between the Corporation and SLSA); and set off against the Purchase Price (as defined in the Option Agreement between the Corporation and Her Majesty).

The amount recorded as contributed capital arose from the write-up of assets, other than capital assets transferred from SLSA to the Corporation for one dollar ($1) on October 1, 1998, to their book value prior to transfer. Contributed capital is adjusted annually for the post retirement benefits variance.

	2003	2002
Secured contribution of Canada	$ 36,000	$ 36,000
Contribution to the Capital Fund Trust	(24,000)	(24,000)
Contributed Capital	541	2,567
	$ 12,541	$ 14,567

13. CONTRIBUTION FROM THE CAPITAL FUND TRUST

The Corporation is entitled to a contribution from the Capital Fund Trust to fund the operating deficit and capital asset acquisitions in accordance with the Operations and Management Agreement.

The contribution towards operations is equal to the excess of expenses over revenue, increased by transaction costs related to the commercialization of the Seaway adjusted for the non-cash items for amortization, the undepreciated cost of capital assets disposed of, and the post retirement benefits variation.

	2003	2002
Excess of expenses over revenue	$ 17,579	$ 13,390
Plus: Transaction costs	18	144
(Loss) Gain on disposal of assets	(214)	25
Special examination costs	6	259
Amortization of deferred contributions related to capital assets	1,450	1,235
Less: Proceed from sale of capital assets	(157)	(58)
Post retirement benefits	(2,026)	(694)
Amortization of capital assets	(3,068)	(3,154)
Contribution from Capital Fund Trust towards operations	$ 13,588	$ 11,147
Contribution from Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets	$ 2,732	$ 1,763

14. TRANSACTION COSTS

osts associated with the transfer of assets and operating responsibility of the Seaway from SLSA to the Corporation, as defined in the Management Operation and Maintenance Agreement, which are not anticipated to recur, have been separately charged to operations as transaction costs.

15. RECOVERABLE EXPENSES

n the normal course of business, the Corporation performs services for other entities and can be reimbursed for expenses incurred relating to maintenance and labour costs. In the current year, the total of expenses recovered is $3,677 (2002 - $3,488) which has been treated as a reduction in operating expenses.

16. COMMITMENTS

s at March 31, 2003, contractual commitments for capital and other expenditures amounted to $4,273 (2002 - $5,115).

17. CONTINGENCIES

he Corporation, in the normal course of business, experiences claims for a variety of reasons. Claims outstanding at March 31, 2003 totalling $24,281 (2002 - $14,188) have not been provided for in the accounts. Management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Corporation. Claims relating to operation and maintenance of the Seaway incurred by SLSA prior to October 1, 1998 became the obligation of Transport Canada.

18. DIRECTORS' AND OFFICERS' REMUNERATION

As required by the *Canada Marine Act*, the remuneration earned by the directors and officers, in actual dollars, was as follows:

a) Directors' remuneration comprises a fixed fee and a per diem based on attendance at meetings of the Board and its committees.

Name	Appointment Date	Committee and position		Remuneration in 2002/2003
Robert J. Swenor	July 1998 November 1998 September 2000	Board Governance Human Resources	Chair Member Member	$ 28,600
George H. Robichon	July 1998 November 1998	Board Governance	Director Chair	18,600
Alan R. Holt	August 1998 August 2001	Board Human Resources	Director Chair	22,000
Denise Verreault	September 1998 November 1998 November 2000	Board Governance Audit	Director Member Chair	21,400
Marc Dulude	November 1998 November 2001	Board Human Resources	Director Member	19,200
Douglas Smith	December 2000 January 2001	Board Audit	Director Member	20,000
Ian MacGregor	October 2001 December 2001	Board Audit	Director Member	20,000
Nick Fox	January 2002 May 2002	Board Human Resources	Director Member	17,600
Total of directors' remuneration for the period				$ 167,400

b) Directors' remuneration in respect of their responsibilities as members of the Capital Committee:

Name	Appointment Date	Committee and position	Remuneration in 2002/2003
Alan R. Holt	January 2001	Chairman	$ 4,200
Douglas Smith	January 2001	Member	2,600
			$ 6,800

c) Remuneration paid for the (9) officers, including remuneration as directors, was $1,485,255.

The St. Lawrence Seaway Management Corporation

Corporate Office
The St. Lawrence Seaway
Management Corporation
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Maisonneuve Region
151 Ecluse Street
St. Lambert, Québec
J4R 2V6

Niagara Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

E-mail
marketing@seaway.ca

Web site
www.greatlakes-seaway.com

NO PAPER RIGHTS

REIMPRESSION INTERDITE

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel: (416) 362-5211
Toll free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

Rapport annuel
2002-2003

TABLE DES MATIÈRES

2 Le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent
6 Message du président
10 Rapport sur les opérations
27 Régie
29 Résumé financier

Photos:
Thies Bogner
Employés de la CGVMSL

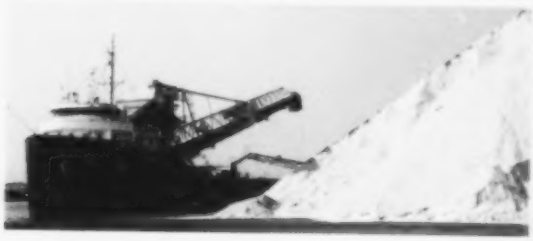
Concepteurs graphiques:
Walters & Greene Associates

Impression:
Beauregard Imprimeurs

Juin 2003

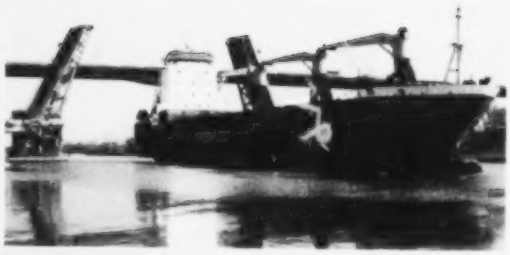
DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

♠ **Un moyen de transport vital** • De Thunder Bay à l'océan Atlantique • 3 700 kilomètres • 8,5 jours de navigation, d'une extrémité à l'autre • 245 750 km^2 d'eaux navigables ♠ **Au service du centre de l'Amérique du Nord** •15 grands ports internationaux, 50 ports régionaux • Un tiers de la



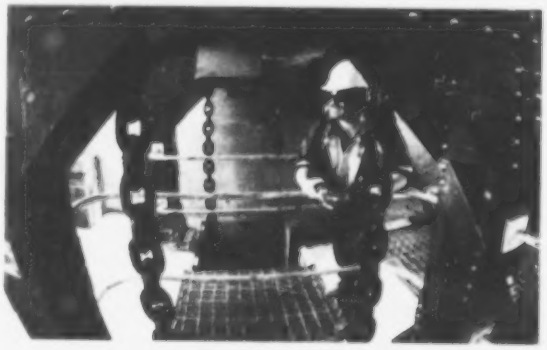
population nord-américaine • 8 États et 2 provinces riverains • Liaisons routières, ferroviaires et aériennes • Plus de 60 p. 100 de l'activité économique du Canada • 26 p. 100 de l'activité manufacturière des États-Unis ♠ **Une merveille d'ingénierie** • 15 écluses (13 canadiennes, 2 américaines) • Le système de levage le plus spectaculaire au monde • Entre Montréal et le lac Érié, les navires sont soulevés à 180 m au-dessus du niveau de la mer – la hauteur d'un édifice de 60 étages • Chaque écluse s'emplit d'environ 90 millions de litres d'eau en quelque 10 minutes • Les 8 écluses du canal Welland permettent aux navires de franchir l'impressionnant escarpement de Niagara • Il faut environ 45 minutes pour traverser une écluse • Les chenaux et écluses peuvent recevoir des navires faisant deux fois la longueur et la moitié de la largeur d'un terrain de football • Cela donne 225,5 m de long, 23,8 m de large et 8 m

de profondeur • La Voie maritime a été déclarée un des 10 plus importants projets de travaux publics du 20e siècle ♠ **Source d'une énorme contribution à l'économie** • La Voie maritime soutient 75 000 emplois directs et indirects au Canada et 150 000 aux États-Unis • Le commerce maritime dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime engendre chaque année : plus de 4,3 milliards de dollars en revenu personnel, 3,4 milliards de dollars en revenu d'entreprises relié aux transports et 1,3 milliard de dollars en taxes pour les gouvernements fédéraux, les États et les municipalités • 10 000 tonnes de marchandises diverses manutentionnées dans un port des Grands Lacs engendrent plus d'un demi-million de dollars de retombées économiques locales ♠ **Des tonnes de trafic, et la capacité d'en accueillir davantage** • Depuis son ouverture en 1959, la Voie maritime a déplacé : plus de 260 000 navires, plus de 2,2 milliards de tonnes de marchandises – valant 265 milliards de dollars canadiens – en partance ou à destination du Canada, des États-Unis et de plus de 50 autres nations • Environ 12 navires traversent la Voie maritime chaque jour dans une saison de navigation moyenne ♠ **Sûre, efficace et écologique** • Le Système d'identificatin automatique (SIA) et la gestion centralisée du trafic réduisent les délais et améliorent les marges de sécurité • Assure une fiabilité et une disponibilité supérieures à 99 p. 100 • Les plus grands navires de la Voie maritime transportent autant de marchandises que 870 camions ou 225 wagons de chemin de fer • En matière de sécurité et de déversements, la fiche est sensiblement meilleure que pour les transports ferroviaires et routiers : il y a un accident maritime pour 13,7 accidents ferroviaires et 74,7 accidents de camions et il y a un déversement maritime pour 10 déversements ferroviaires et 37,5 déversements de camions • Les navires de la Voie maritime déplacent une tonne de cargaison jusqu'à 800 km en consommant 4 litres de carburant • Les navires produisent 10 fois moins d'émissions polluantes que les camions et deux fois moins que les trains • Les transports maritimes produisent moins de bruit, moins de déchets et moins de congestion.

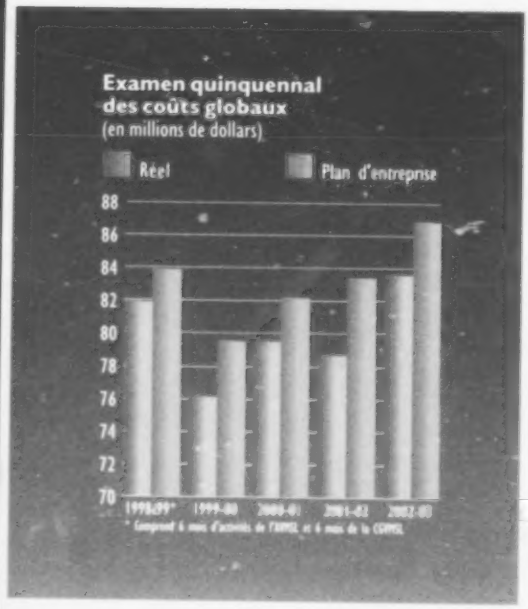


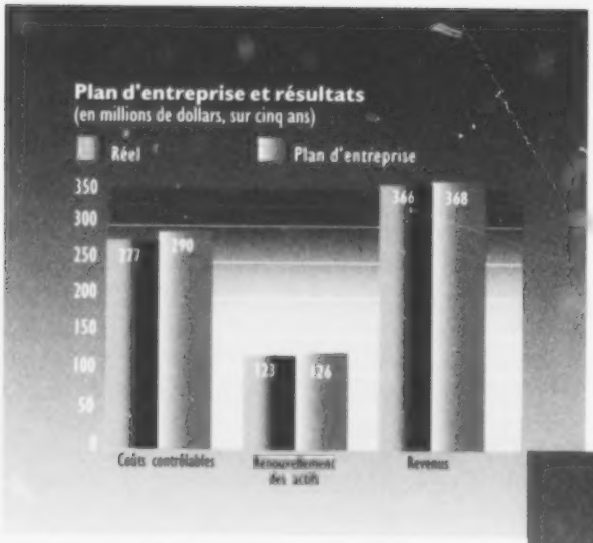
LA CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT (CGVMSL)

▲ **Entièrement consacrée aux affaires, mais sans but lucratif** • Fondée en 1998 pour intégrer les principes de gestion commerciale aux activités de la Voie maritime • Corporation sans but lucratif dirigée par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées • Exploite les actifs canadiens de la Voie maritime en vertu d'un contrat avec le gouvernement du Canada, qui en demeure propriétaire • Responsable également de la gestion du pont Saint-Louis de Gonzague, du pont de Valleyfield, du tunnel Townline et de tous les baux et permis reliés à la Voie maritime

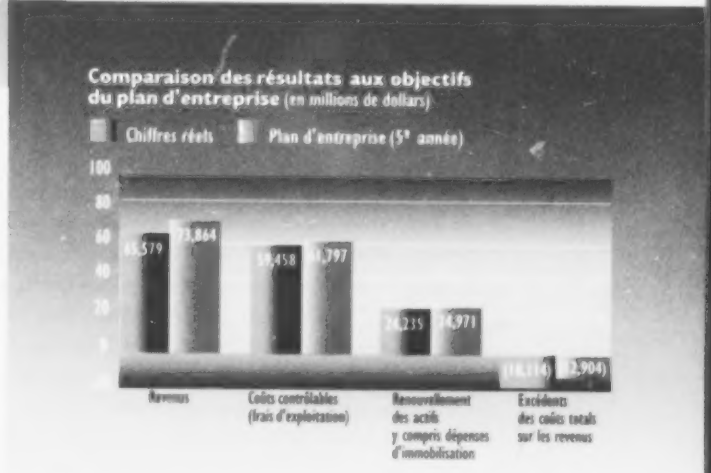


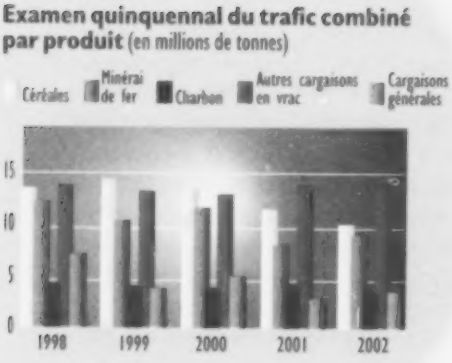
▲ **UNE DIRECTION CLAIRE** • *NOTRE MISSION :* Nous faisons transiter économiquement et efficacement les navires dans un réseau de voies navigables sécuritaire, fiable et écologique pour répondre aux besoins de transport de nos clients. • *NOTRE VISION :* La CGVMSL et ses partenaires – le réseau de transport de choix ▲ **Guidée par des plans d'entreprise quinquennaux** • La Corporation a terminé son premier plan quinquennal en 2002-2003, réalisant ou surpassant tous ses objectifs : • Les revenus des cinq ans sont à moins de 0,5 p. 100 du montant prévu de 366 millions de dollars • Les coûts contrôlables sont inférieurs de 4,5 p. 100, à 277 millions de dollars • Les coûts de renouvellement des actifs sont inférieurs de 2,5 p. 100, à 123 millions de dollars • Les revenus fluctuent selon la conjoncture économique, mais la CGVMSL maintient le cap grâce à une gestion proactive des coûts contrôlables ▲ **Faits saillants financiers 2002-2003** • Les revenus totaux de l'exercice sont de 65,6 millions de dollars, environ 0,4 p. 100 de plus qu'au budget • Coûts contrôlables : 96,3 p. 100 de l'objectif du plan d'entreprise • Dépenses de renouvellement des actifs : 700 000 $ sous le montant au plan, à 24,2 millions de dollars • 3 millions de dollars ajoutés à la réserve de la Corporation – qui s'élève à 8,4 millions de dollars , après avoir accordé une réduction de 1 p. 100 des péages au début de la saison 2003-2004 • Effectif de 606 équivalents temps plein, par rapport au budget de 619 ▲ **Faits saillants de la saison 2002** • Saison de navigation





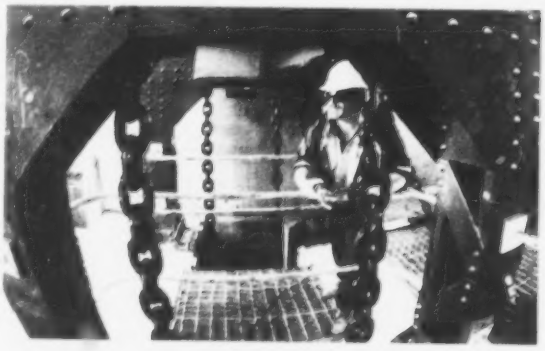
ouverte le 26 mars, fermée le 26 décembre • Durée de 276 jours, la troisième plus longue jamais enregistrée ▲ **Faits saillants sur le trafic** • La sécheresse persistante dans les régions productrices de blé et le ralentissement économique aux États-Unis ont fait baisser le trafic • La demande réduite de la part de l'industrie sidérurgique du Midwest et un nouveau tarif douanier américain ont entraîné un ralentissement du trafic de marchandises connexes • Baisse de trafic de céréales sensiblement sous la moyenne quinquennale • Trafic total de 2002 : 41,4 millions de tonnes, contre 41,7 en 2001 : • céréales en baisse de 1,3 million de tonnes • charbon en baisse de 0,66 million de tonnes • autres marchandises en vrac en baisse de 0,5 million de tonnes • minerai de fer en hausse de 1 million de tonnes • cargaisons générales (acier) en hausse de 1,1 million de tonnes • Les mouvements de marchandises dans la section Montréal-lac Ontario se sont élevés à 300 millions de tonnes, 0,9 p. 100 de moins qu'en 2001 • Le trafic sur le canal Welland s'est élevé à 32,11 millions de tonnes, 1,2 p. 100 de moins qu'en 2001 • Total des transits de navires en baisse de 194 par rapport à 2001 : • légère augmentation dans la section Montréal-lac Ontario • baisse de quelque 10 p. 100 dans le canal Welland



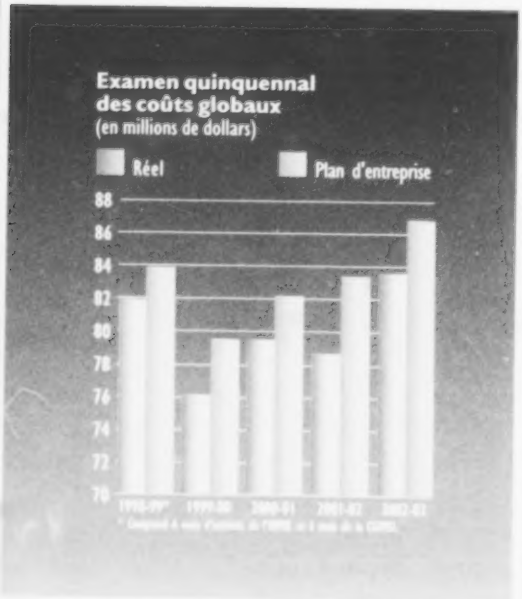


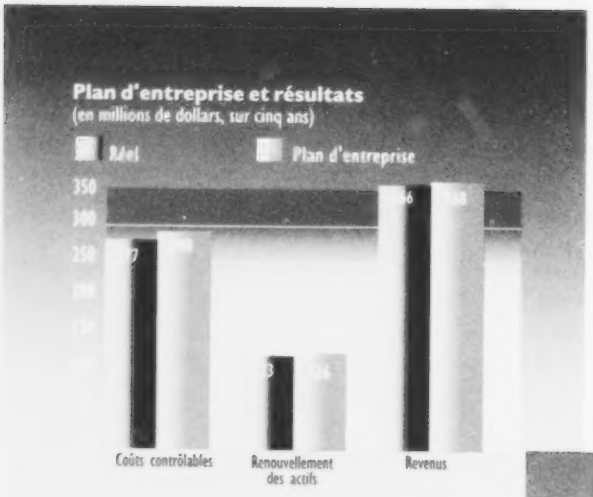
La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL)

▲ **Entierement consacrée aux affaires, mais sans but lucratif** • Fondee en 1998 pour intégrer les principes de gestion commerciale aux activités de la Voie maritime • Corporation sans but lucratif dirigée par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées • Exploite les actifs canadiens de la Voie maritime en vertu d'un contrat avec le gouvernement du Canada, qui en demeure propriétaire • Responsable également de la gestion du pont Saint-Louis de Gonzague, du pont de Valleyfield, du tunnel Townline et de tous les baux et permis reliés à la Voie maritime

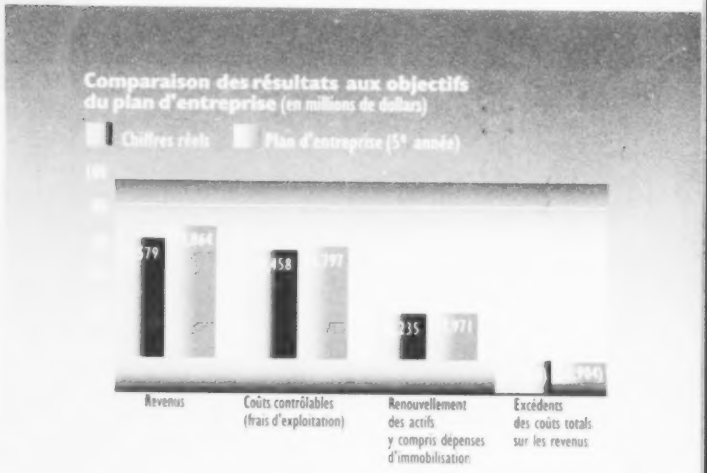


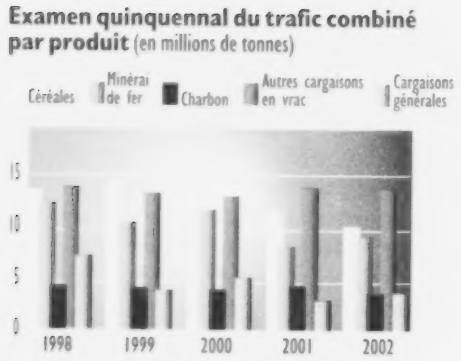
▲ **Une direction claire** • *Notre mission :* Nous faisons transiter économiquement et efficacement les navires dans un réseau de voies navigables sécuritaire, fiable et écologique pour répondre aux besoins de transport de nos clients. • *Notre vision :* La CGVMSL et ses partenaires – le réseau de transport de choix ▲ **Guidée par des plans d'entreprise quinquennaux** • La Corporation a terminé son premier plan quinquennal en 2002-2003, réalisant ou surpassant tous ses objectifs : • Les revenus des cinq ans sont à moins de 0,5 p. 100 du montant prévu de 366 millions de dollars • Les coûts contrôlables sont inférieurs de 4,5 p. 100, à 277 millions de dollars • Les coûts de renouvellement des actifs sont inférieurs de 2,5 p. 100, à 123 millions de dollars • Les revenus fluctuent selon la conjoncture économique, mais la CGVMSL maintient le cap grâce à une gestion proactive des coûts contrôlables ▲ **Faits saillants financiers 2002-2003** • Les revenus totaux de l'exercice sont de 63,6 millions de dollars, environ 0,4 p. 100 de plus qu'au budget • Coûts contrôlables : 96,3 p. 100 de l'objectif du plan d'entreprise • Dépenses de renouvellement des actifs : 700 000 $ sous le montant au plan, à 24,2 millions de dollars • 3 millions de dollars ajoutés à la réserve de la Corporation – qui s'élève à 8,4 millions de dollars , après avoir accordé une réduction de 1 p. 100 des péages au début de la saison 2003-2004 • Effectif de 606 équivalents temps plein, par rapport au budget de 619 ▲ **Faits saillants de la saison 2002** • Saison de navigation





ouverte le 26 mars, fermée le 26 décembre • Durée de 276 jours, la troisième plus longue jamais enregistrée ▲ **Faits saillants sur le trafic** • La sécheresse persistante dans les régions productrices de blé et le ralentissement économique aux États-Unis ont fait baisser le trafic • La demande réduite de la part de l'industrie sidérurgique du Midwest et un nouveau tarif douanier américain ont entraîné un ralentissement du trafic de marchandises connexes • Baisse de trafic de céréales sensiblement sous la moyenne quinquennale • Trafic total de 2002 : 41,4 millions de tonnes, contre 41,7 en 2001 : • céréales en baisse de 1,3 million de tonnes • charbon en baisse de 0,66 million de tonnes • autres marchandises en vrac en baisse de 0,5 million de tonnes • minerai de fer en hausse de 1 million de tonnes • cargaisons générales (acier) en hausse de 1,1 million de tonnes • Les mouvements de marchandises dans la section Montréal-lac Ontario se sont élevés à 300 millions de tonnes, 0,9 p. 100 de moins qu'en 2001 • Le trafic sur le canal Welland s'est élevé à 32,11 millions de tonnes, 1,2 p. 100 de moins qu'en 2001 • Total des transits de navires en baisse de 194 par rapport à 2001 : • légère augmentation dans la section Montréal-lac Ontario • baisse de quelque 10 p. 100 dans le canal Welland





MESSAGE DU PRÉSIDENT

Rétrospective

Au moment où nous entamons un nouveau cycle de cinq ans, il est opportun de faire le point sur ce que nous avons accompli depuis 1998. Au cours de la période visée par notre premier plan d'entreprise, du 1er avril 1998 au 31 mars 2003, la Voie maritime a constamment réussi non seulement à réaliser, mais à surpasser ses objectifs. Les revenus sont à moins de 0,5 p. 100 des 366 millions de dollars prévus au plan; les coûts contrôlables sont 4,5 p. 100 sous les 277 millions de dollars visés; et les 123 millions de dollars en coûts de renouvellement des actifs sont inférieurs au plan de 2,5 p. 100.

Une gestion rigoureuse des coûts nous a permis de concéder à nos clients des réductions des péages durant les deux dernières années du cycle. Même si la faiblesse de l'activité économique et une vive concurrence ont réduit le trafic ces dernières années, une réduction finale de 1 p. 100 a été intégrée au tarif des péages pour 2003. C'est là assurément une indication de notre succès, mais il y en a d'autres.

En cinq ans, nous avons réalisé d'excellents progrès, de concert avec l'industrie maritime et d'autres partenaires du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent : nous avons créé de solides partenariats rehaussant l'attrait que nous exerçons et favorisant la planification commune. Cette action qui se poursuit a débuté par les travaux du Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime, menés par mon prédécesseur Guy Véronneau et unissant des chefs de file de l'industrie des deux côtés de la frontière. Plusieurs des idées mises en valeur dans cet exercice stratégique ont été incorporés à la Vision 2020 de l'industrie maritime. Vu que leur mise en œuvre dépasse le cadre du mandat de la CGVMSL, la Chambre de commerce maritime en a pris l'initiative, avec notre coopération.

Sous le leadership de Guy Véronneau, la CGVMSL a également mené à terme divers importants projets à long terme d'amélioration du service. Le SIA est aujourd'hui une réalité, son déploiement intégral débutant en 2003. Nous avons profondément amélioré nos systèmes de technologie de l'information, qui contribuent énormément à l'efficacité. Le contrôle du trafic a été intégré à l'échelle du réseau et notre site Web offre chaque jour à des milliers de visiteurs une information complète et accessible ainsi que diverses applications de cybercommerce. Nous avons perfectionné nos procédures opérationnelles et nos structures en vue de rehausser la sécurité et l'efficacité tant pour les navires que pour les employés. D'autres projets se poursuivent. Nous continuons d'œuvrer à l'optimisation du tirant d'eau dans l'ensemble du réseau et à l'optimisation de la saison de navigation. Les travaux préliminaires ont débuté en vue d'une conversion de l'équipement des écluses à l'hydraulique, la commande à distance des ponts est en voie d'implantation et nous nous attaquons à diverses importantes questions de planification et de gestion au moyen de vastes travaux de recherche.

Les résultats financiers de l'année

Les résultats financiers de l'année écoulée confirment que nous avons encore une fois surpassé le plan d'entreprise. Les dépenses réelles à la fin de l'exercice étaient légèrement supérieures aux prévisions, principalement en raison des mauvaises conditions météo qui ont augmenté les coûts des préparatifs à l'ouverture de la saison de navigation 2003. Comme les revenus n'ont pas augmenté depuis deux ans, nous avons pris des

mesures énergiques face aux coûts contrôlables. À la fin de l'exercice, ceux-ci sont demeurés à 96,2 p. 100 des montants prévus au plan, malgré de fortes augmentations de nos primes d'assurance. Comme les dépenses de renouvellement des actifs étaient par ailleurs de 700 000 $ inférieures au plan, nous avons pu ajouter 3 millions de dollars de plus à la réserve de la Corporation. En continuant de contrôler fermement l'absentéisme, le remplacement et les heures supplémentaires, nous avons maintenu l'effectif d'équivalents temps plein (ETP) à 606, sensiblement moins que les 619 au budget. Après la prise en compte de la réduction de 1 p. 100 des péages accordée au début de la saison 2003, la réserve de la Corporation s'établit à 8,4 millions de dollars.

Nouveau plan d'entreprise

Depuis que je suis devenu vice-président exécutif à l'automne dernier puis président ce printemps, de nombreuses affaires importantes ont exigé une attention simultanée. La plus urgente était sans doute la négociation avec Transports Canada du nouveau plan d'entreprise de la Corporation, au cours de l'automne et de l'hiver. Le nouveau plan, qui est entré en vigueur le 1er avril 2003 et vise la période de 2003 à 2007, assure une base solide qui nous permettra d'optimiser nos opérations à court terme tout en planifiant en vue de combler les besoins à plus long terme du réseau. Il intègre certains changements tenant compte des défis que nous avons actuellement à relever dans nos activités.

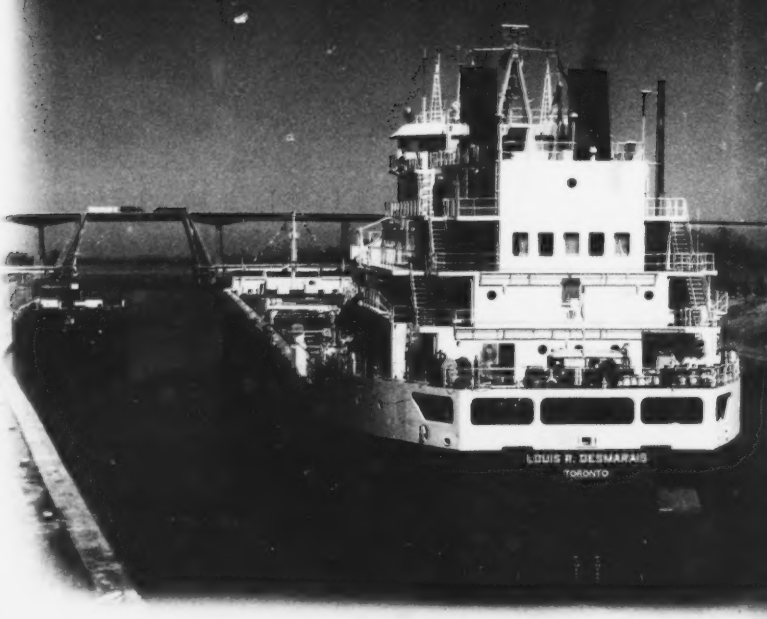
Après la réduction de 1 p. 100 de l'augmentation obligatoire des péages en 2003, les augmentations annuelles des péages sera plafonnée à 2 p. 100 pour les autres quatre ans du plan, et il n'y aura pas de réductions. Ces dispositions devraient assurer aux utilisateurs des péages inférieurs à ce qu'ils auraient pu obtenir par le truchement des réductions pour les années 7 à 10.

Selon les objectifs, les revenus totaux augmenteront de 14 p. 100 ou 50 millions de dollars sur la période de cinq ans. Cette augmentation proviendra principalement des augmentations obligatoires des péages, bien qu'une certaine croissance du trafic soit prévue: environ 2 millions de tonnes par année.

Toute l'attention portée à l'entretien et au renouvellement des actifs nous a procuré un réseau extrêmement fiable, la disponibilité de la Voie maritime ayant augmenté de 99,75 p. 100 en 2001-2002 à 99,79 p. 100 en 2002-2003. Cependant, compte tenu du vieillissement de notre infrastructure, le nouveau plan prévoit une augmentation des coûts de renouvellement des actifs – quoique dans une moindre mesure que nous ne le proposions. Nous augmenterons nos dépenses d'entretien de quelque 36 p. 100 au cours des cinq prochaines années, à 170 millions de dollars. Ce montant sera reconsidéré d'ici 2005, lorsque seront connues les premières données de référence découlant de l'examen du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

L'écart entre ce que la CGVMSL proposait et ce que le nouveau plan prévoit nous obligera à redoubler d'efforts pour garantir que nos programmes d'entretien préventif soient efficaces, pour perfectionner notre aptitude à effectuer les grandes réparations « juste à temps » et pour veiller à ce que les processus d'estimation des coûts et d'inspection des travaux soient bien structurés. Les répercussions sur la fiabilité seront étroitement surveillées. Parmi les principaux projets des cinq prochaines années figurent la conversion à l'hydraulique des mécanismes des écluses dans tout le réseau – pour éviter des réparations supplémentaires – ainsi que l'étude technique en vue des grands travaux de réhabilitation des écluses de Montréal et Beauharnois.

Nous visons également une augmentation de 14 p. 100, à 318 millions de dollars, des coûts contrôlables. Les coûts de la main-d'œuvre devraient demeurer à 84 p. 100 des coûts contrôlables; les coûts associés aux avantages sociaux futurs des employés ainsi qu'aux pensions et aux assurances continueront de constituer un fardeau pour la Corporation : nous prévoyons une augmentation de 100 p. 100. Le plan protège la



CGVMSL de toute augmentation supplémentaire de ces coûts qui serait imputable aux fluctuations du marché. Le plan d'entreprise prévoit un effectif de 599 équivalents temps plein d'ici la fin de l'an 6, puis une diminution jusqu'à 574 à l'an 10. Le changement net entre le début de l'an 6 (606) et la fin de l'an 10 (574) est de 32 postes de travail, soit 5 p. 100 des ressources.

Une organisation renforcée

La nécessité de contrôler les coûts et le départ à la retraite de mon prédécesseur ont entraîné des changements dans l'organisation en 2002-2003. Trois postes de vice-président ont été éliminés et plusieurs personnes ont été promues ou réaffectées. Nous avons profité du travail qui a été fait en matière de planification de la relève; il avait permis de repérer des candidats prêts à assumer de plus grandes responsabilités et d'autres qui avaient besoin d'un nouveau défi à relever pour faire progresser leur carrière. En même temps, nous avons établi une distinction entre les responsabilités visant les processus de l'ensemble de la Corporation et les responsabilités visant la gestion régionale. Les vice-présidents hiérarchiques peuvent ainsi consacrer plus de temps aux questions de gestion des personnes. Nous croyons que nous avons manifestement renforcé l'organisation grâce à ces changements. De plus, la convention collective avec les travailleurs de la Voie maritime a été prolongée jusqu'au 31 mars 2005. Je remercie nos partenaires syndicaux d'avoir accepté de nous aider à garantir que la Voie maritime conserve sa réputation comme réseau de transports fiable affichant une productivité et des coûts compétitifs.

Vision 2012

En nous préparant au renouvellement de notre plan d'entreprise, il est devenu évident que la Voie maritime est à la croisée des chemins. Les coûts d'entretien augmentent, le trafic diminue, les marchés évoluent, la concurrence se fait plus vive, les navires océaniques deviennent plus grands et plusieurs ne peuvent pas emprunter nos écluses et chenaux, et de nouvelles technologies s'imposent dans tous les domaines. La Corporation est ainsi confrontée à de tels défis qu'un effort collectif s'impose pour en arriver à une nouvelle définition des buts et stratégies.

Une initiative de prospective a été lancée en décembre 2002, prévoyant une série de discussions entre les employés et moi. Nous avons recueilli les points de vue de plus de 85 p. 100 des employés sur ce que devrait être la Corporation dans dix ans. Des équipes de travail ont ensuite consolidé les commentaires pour en arriver à un portrait cohérent et réaliste de 2012, en vue d'en discuter lors de la réunion annuelle du personnel avec le président en juin 2003. La vision qui en ressortira sera traduite en plans d'action et intégrée au cycle de planification stratégique de la Corporation.

Voir plus loin

Pour planifier en vue de garantir la viabilité future de notre voie navigable, il est essentiel d'assurer la collaboration entre de nombreux intervenants des deux côtés de la frontière. Cette collaboration demeure un élément intégral de notre stratégie. Un grand progrès a été réalisé en ce sens récemment, lors de l'annonce de l'accord canado-américain sur l'examen du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. La CGVMSL a suscité la participation à cette étude parce qu'elle peut produire la meilleure information possible en vue des décisions sur l'avenir à long terme des transports maritimes dans le réseau.

L'examen comprendra une étude technique de

l'infrastructure de la voie navigable ainsi que d'autres analyses essentielles dont une analyse coûts-avantages et un examen environnemental. Transports Canada (TC) et le U.S. Army Corps of Engineers (USACE) dirigeront conjointement l'étude, et je représenterai la CGVMSL au sein du comité directeur où siégeront également des cadres supérieurs de TC, du département des Transports des États-Unis, de l'USACE et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). Un représentant de la CGVMSL codirigera l'équipe technique et jouera un rôle clé dans l'évaluation de notre infrastructure.

Il s'agit d'un projet à long terme et j'estime que c'est une première étape indispensable pour décider de l'opportunité et de la façon de moderniser l'infrastructure de la Voie maritime.

Nous appuyons également une seconde importante étude binationale qu'envisage TC, visant à moderniser et simplifier les services de navigation sur la voie navigable. Les navires empruntant la Voie maritime doivent traverser la frontière américano-canadienne 16 fois et transiger avec 20 différents organismes. Nous espérons que cette étude permettra d'en arriver à une approche coordonnée qui réduira le double emploi et les coûts inutiles tout en assurant des services conjoints efficaces des deux côtés de la frontière.

Plan stratégique de communications externes
En janvier 2003, à la suite d'une demande du Conseil d'administration, des consultations auprès de la Fédération maritime du Canada, de l'Association des armateurs canadiens, de la Chambre de commerce maritime et de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) ont conduit à la proposition d'un plan de communications pour le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Le but premier, de rehausser le profil de la voie navigable et de promouvoir l'examen de la navigation dans les Grands Lacs, a été élargi pour englober deux objectifs supplémentaires : augmenter la crédibilité et l'influence de l'industrie maritime auprès des preneurs de décisions et des leaders d'opinion; et habiliter les dirigeants d'entreprises, les travailleurs et les collectivités à promouvoir les investissements dans une nouvelle infrastructure pour le réseau. La SLSDC a manifesté son intérêt à participer à ce projet et à partager les coûts qui y sont associés.

Il est à mes yeux essentiel que l'industrie maritime fasse valoir les avantages environnementaux des transports maritimes. Une Voie maritime pleinement exploitée peut réduire les émissions de gaz à effet de serre et la congestion sur nos routes, conserver l'énergie et réduire aussi bien les accidents que les déversements reliés aux transports de marchandises – dont les coûts sont supportés par l'ensemble de la société nord-américaine. Les transports maritimes mènent à un avenir plus vert et la Voie maritime en est la clé.

Enfin, je tiens à remercier le Conseil d'administration, la direction et les employés, dont l'appui et la coopération ont sensiblement allégé ma tâche. Je remercie également Guy Véronneau, qui nous a légué une organisation forte, souple et efficace, bien adaptée aux défis que nous réserve l'avenir.

Richard Corfe

Projets du plan quinquennal

La CGVMSL a terminé en 2002-2003 son premier plan d'entreprise quinquennal et, en même temps, plusieurs projets clés. La liste ci-dessous résume les étapes franchies dans les projets reliés aux objectifs stratégiques de la Corporation, lesquels découlent de son plan stratégique (2001-2004).

Projets visant l'ensemble de la Corporation

- Parachèvement de l'examen spécial (exigé par la loi)
- Négociation avec Transports Canada d'un nouveau plan d'entreprise quinquennal
- Participation à l'étude de la U.S. Army Corps of Engineers sur le réseau (phase de la reconnaissance)
- Début d'une étude sur la modernisation et de la régie future des services de navigation
- Coopération avec le Forum sur la gestion des Grands Lacs, le Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime et d'autres intervenants maritimes pour élaborer une approche plus cohérente de la promotion et de la gestion du réseau
- Transition à une organisation centrée sur les processus
- Parachèvement de l'étude de la menace et des risques
- Parachèvement du plan de sécurité maritime pour le réseau de la Voie maritime, de concert avec d'autres intervenants (gardes côtières du Canada et des États-Unis, Transports Canada, Transports Québec, SLSDC, organismes des pilotes, forces policières, autres)
- Mise en œuvre des Pratiques et procédures de la Voie maritime et du Règlement sur les biens de la voie maritime
- Examen des politiques de la CGVMSL

Projets visant les ressources humaines

- Mise au point et mise en œuvre d'un plan de relève
- Orientation pour la gestion du changement / le développement du leadership

- Mise en œuvre du plan de rendement de la gestion
- Mise en œuvre du programme de gestion du rendement SMART
- Élaboration et mise en œuvre d'un programme d'évaluation des emplois visant l'équité salariale
- Mise en oeuvre d'un programme de rémunération fondé sur l'évaluation des emplois
- Négociation d'une nouvelle convention collective (3 ans + prolongation de 1 an)
- Gestion / réduction de l'absentéisme

Projets visant l'exploitation

- Étude du centre des opérations
- Recherche-développement pour de nouveaux outils d'amarrage des navires aux écluses
- Élaboration d'une stratégie pour la gestion de la glace
- Parachèvement de l'étude sur l'accroupissement des navires et révision des lignes directrices sur la vitesse des navires
- Étude sur l'optimisation du tirant d'eau des navires
- Mise en œuvre du programme d'auto-inspection des navires
- Révision des modalités de gestion du lest d'eau pour atténuer l'impact des envahisseurs aquatiques
- Détermination des temps de transit normaux, avec des partenaires de l'industrie
- Certification ISO des Services maritimes et des Services de contrôle du trafic

- Renforcement de la sécurité des travailleurs et réduction des incidents entraînant des pertes de temps

Projets visant les finances

- Réalisation du premier plan d'entreprise quinquennal en respectant ou surpassant les objectifs de rendement à l'égard des coûts contrôlables et des coûts de renouvellement des actifs
- Simplification des opérations, respectant ou surpassant les objectifs de la Corporation à l'égard des effectifs
- Élaboration d'une nouvelle structure tarifaire

Projets visant la technologie

- Mise en œuvre du SIA et intégration au Système de gestion du trafic (SGT)
- Mise en œuvre d'un nouveau système d'information géographique intégré au SGT
- Création du site Web de la Voie maritime, moyen privilégié de diffusion d'information à l'industrie maritime
- Transition à la livraison électronique d'information sur la Voie maritime
- Diffusion par le Web d'un vidéo promotionnel de la Voie maritime (*Une voie navigable vitale*)
- Mise en œuvre d'un réseau fédérateur en mode de transmission asynchrone (ATM) pour relier les bureaux plus efficacement
- Exploitation du système SAP à l'échelle de la Corporation et mise en œuvre des fonctions RH / paie
- Mise en œuvre, pour le service de dépannage informatique, des systèmes qui améliorent les niveaux de service et minimisent les frais de soutien
- Mise en place des moyens de relier les bureaux par vidéoconférence
- Réalisation pour tous les systèmes des objectifs pour le passage à l'an 2000

- Mise en œuvre du plan de rendement de la gestion
- Mise en œuvre du programme de gestion du rendement SMART
- Élaboration et mise en œuvre d'un programme d'évaluation des emplois visant l'équité salariale
- Mise en œuvre d'un programme de rémunération fondé sur l'évaluation des emplois
- Négociation d'une nouvelle convention collective (3 ans + prolongation de 2 ans)
- Gestion : réduction de l'absentéisme

Projets visant l'exploitation

- Étude du centre des opérations
- Recherche-développement pour de nouveaux outils d'amarrage des navires aux écluses
- Élaboration d'une stratégie pour la gestion de la glace
- Parachèvement de l'étude sur l'accroupissement des navires et révision des lignes directrices sur la vitesse des navires
- Étude sur l'optimisation du tirant d'eau des navires
- Mise en œuvre du programme d'auto-inspection des navires
- Révision des modalités de gestion du lest d'eau pour atténuer l'impact des envahisseurs aquatiques
- Détermination des temps de transit normaux, avec des partenaires de l'industrie
- Certification ISO des Services maritimes et des Services de contrôle du trafic

- Renforcement de la sécurité des travailleurs et réduction des incidents entraînant des pertes de temps

Projets visant les finances

- Réalisation du premier plan d'entreprise quinquennal en respectant ou surpassant les objectifs de rendement à l'égard des coûts contrôlables et des coûts de renouvellement des actifs
- Simplification des opérations, respectant ou surpassant les objectifs de la Corporation à l'égard des effectifs
- Élaboration d'une nouvelle structure tarifaire

Projets visant la technologie

- Mise en œuvre du SIA et intégration au Système de gestion du trafic (SGT)
- Mise en œuvre d'un nouveau système d'information géographique intégré au SGT
- Création du site Web de la Voie maritime, moyen privilégié de diffusion d'information à l'industrie maritime
- Transition à la livraison électronique d'information sur la Voie maritime
- Diffusion par le Web d'un outil promotionnel de la Voie maritime (*Une voie navigable mondiale*)
- Mise en œuvre d'un réseau fédérateur en mode de transmission asynchrone (MTA) pour relier les bureaux plus efficacement
- Exploitation du système SAP à l'échelle de la Corporation et mise en œuvre des fonctions RH / paie
- Mise en œuvre, pour le service de dépannage informatique, des systèmes qui améliorent les niveaux de service et minimisent les frais de soutien
- Mise en place des moyens de relier les bureaux par vidéoconférence
- Réalisation pour tous les systèmes des objectifs pour le passage à l'an 2000

La saison de navigation 2002-2003

Ouverture

- La Voie maritime a été ouverte à la navigation le 26 mars 2002
- Dans la section Montréal-lac Ontario, le tirant d'eau a été limité à 7,9 m (26 pi 0 po) jusqu'à ce que le canal de la Rive Sud soit dégagé de toute glace le 15 avril, puis augmenté à 8,0 m (26 pi 3 po)
- Tirant de 8,0 m (26 pi 3 po) pour toute la saison dans le canal Welland

Fermeture

- La navigation a pris fin le 26 décembre lorsque le *CSL Laurentien* a traversé l'écluse de Saint-Lambert
- La saison a duré 276 jours – la troisième plus longue jamais enregistrée
- Il y a eu un peu de formation de glace au début de décembre, mais le temps doux a fait que la Voie maritime est restée libre de glace jusqu'à la fermeture
- Les droits supplémentaires pour navigation après la fermeture n'ont pas été appliqués les 21 et 22 décembre, mais bien les 23 et 24 décembre
- Deux navires ont payé des droits supplémentaires s'élevant en tout à 140 000 $
- Des dispositions spéciales ont été requises pour un navire dans la section Montréal-lac Ontario et deux dans le canal Welland, entrainant des frais supplémentaires de 180 000 $

Faits saillants sur le transport de marchandises

La conjoncture économique est demeurée affaiblie au Canada comme aux États-Unis, ce qui a entraîné de nouvelles réductions dans le trafic sur la Voie maritime.

Les marchandises transportées dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) en 2002 s'élevaient à 30 millions de tonnes, soit 0,9 p. 100 ou 276 000 tonnes de moins qu'en 2001. Sur le canal Welland, 32,11 millions de tonnes de marchandises ont été transportées, une diminution de 1,2 p. 100 ou 377 000 tonnes.

Le trafic combiné sur la Voie maritime s'est élevé à 41,39 millions de tonnes, 0,8 p. 100 de moins que les 41,7 millions de tonnes de 2001.

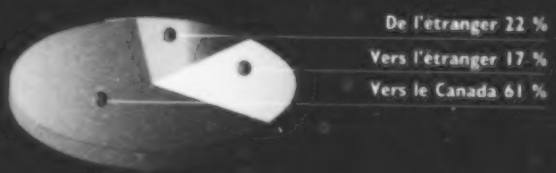
Céréales

En 2002, les faibles récoltes et la vive concurrence entre pays exportateurs ont entraîné une réduc-

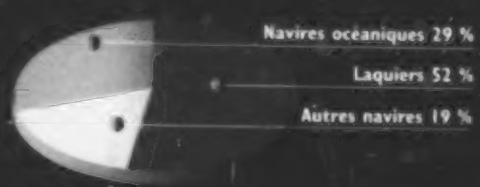
Trafic à destination et en provenance du Canada 2002-2003

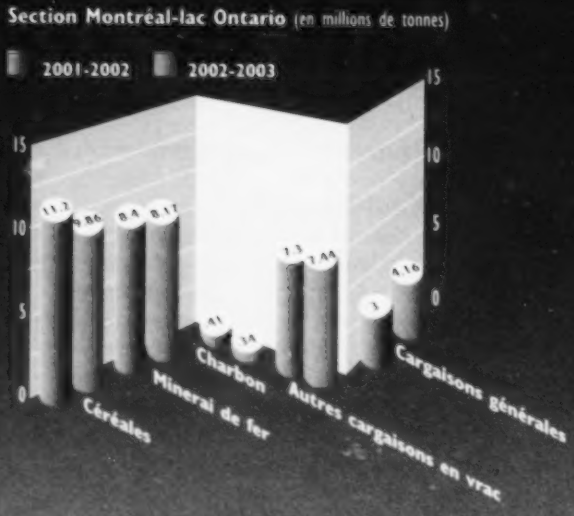
Trafic combiné par produit 2002-2003

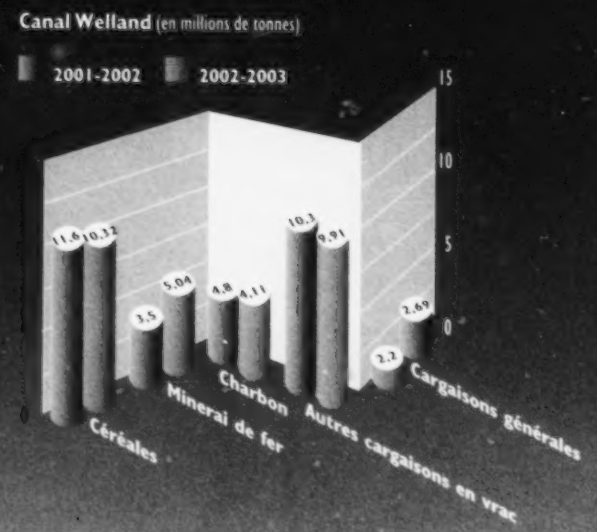
Trafic à destination et en provenance des États-Unis 2002-2003



Transits empruntant les deux sections 2002-2003







tion des transports de céréales canadiennes sensiblement sous la moyenne quinquennale. Le trafic a diminué de 9,0 p. 100 ou 0,55 million de tonnes dans la section MLO, ressortant à 5,56 millions de tonnes. Dans le canal Welland, il a diminué de 8,8 p. 100 ou 0,55 million de tonnes, à 5,56 millions de tonnes.

Les expéditions de céréales américaines ont également souffert du climat défavorable et de la vive concurrence. Elles ont diminué de 15,8 p. 100 ou 0,79 million de tonnes dans la section MLO et de 15,4 p. 100 ou 0,84 million de tonnes dans le canal Welland. Le trafic de céréales américaines s'élevait à 4,23 millions de tonnes dans la section MLO et 4,58 millions de tonnes dans le canal Welland.

Au total, les transports de céréales ont diminué de 11,6 p. 100, à 9,86 millions de tonnes dans la section MLO et de 11,4 p. 100, à 10,32 millions de tonnes dans le canal Welland.

Minerai de fer

Les expéditions des mines du Labrador à destination des usines américaines dans les Grands Lacs d'amont ont de nouveau été touchées par l'activité réduite de l'industrie sidérurgique américaine. Les transports aux usines en provenance des mines du Labrador ont aussi diminué. Cependant, les transports descendant par le canal Welland des monts Mesabi ont augmenté de 413.7 p. 100 ou 1,12 millions de tonnes. Au total, ils ont augmenté de 10,6 p. 100 ou 571 tonnes en 2002. Les importations passant par Québec ont augmenté de 64,1 p. 100 ou 1 12 300 millions de tonnes.

Au total, les expéditions de minerai de fer se sont élevées à 8,17 millions de tonnes dans la section MLO, soit 2,6 p. 100 ou 219 000 tonnes de moins qu'en 2001. Dans le canal Welland, elles ont représenté 5,04 millions de tonnes, une augmentation de 44;6 p. 100 ou 1,56 million de tonnes.

Charbon

Les expéditions de charbon ont diminué dans les deux sections en 2002, surtout à cause de la demande réduite pour la production de coke. Le trafic a diminué de 17,3 p. 100 ou 71 000 tonnes, à 0,34 million de tonnes dans la section MLO et de 14,4 p. 100 ou 690 000 tonnes, à 4,11 millions de tonnes dans le canal Welland.

Autres cargaisons en vrac

Une conjoncture économique défavorable aux transports de vrac a régné aux États-Unis en 2002. Si le trafic a diminué légèrement sur le canal Welland, il y a eu une modeste augmentation dans la section MLO : les expéditions de vrac y ont augmenté de 1,8 p. 100 ou 135 000 tonnes, à 7,44 millions de tonnes. Des augmentations ont été enregistrées pour le coke, les produits chimiques, le gypse et la pierre, tandis que toutes les autres marchandises en vrac ont diminué. Sur le canal Welland, les transports d'autres cargaisons en vrac ont diminué de 426 000 tonnes ou 4,1 p. 100, à 9,91 millions de tonnes. Toutes les marchandises ont diminué à l'exception du coke, qui a augmenté de 32,5 p. 100 grâce aux importations de coke chinois.

Cargaisons générales

L'imposition en mars 2002 de tarifs douaniers sur les importations d'acier aux États-Unis a réduit les expéditions de cargaisons générales au début de

La Voie maritime de 2002 à 2003

Ouverture

- La Voie maritime a été rouverte à la navigation le 26 mars 2002.
- Dans la section Montréal-lac Ontario, le tirant d'eau a été limité à 7,9 m (26 pi 0 po) jusqu'à ce que le canal de la Rive Sud soit dégagé de toute glace le 15 avril, puis augmenté à 8,0 m (26 pi 3 po).
- Tirant de 8,0 m (26 pi 3 po) pour toute la saison dans le canal Welland.

Fermeture

- La navigation a pris fin le 26 décembre lorsque le *CSL Laurentien* a traversé l'écluse de Saint-Lambert.
- La saison a duré 276 jours – la troisième plus longue jamais enregistrée.
- Il y a eu un peu de formation de glace au début de décembre, mais le temps doux a fait que la Voie maritime est restée libre de glace jusqu'à la fermeture.
- Les droits supplémentaires pour navigation après la fermeture n'ont pas été appliqués les 21 et 22 décembre, mais bien les 23 et 24 décembre.
- Deux navires ont payé des droits supplémentaires [illegible] en tout à 110 000 $.
- Des dispositions spéciales ont été requises pour [illegible] dans la section Montréal-lac Ontario et dans le canal Welland, entraînant des frais supplémentaires de 1 000 000 $.

Faits saillants sur le transport de marchandises

La conjoncture économique est demeurée affaiblie au Canada comme aux États-Unis, ce qui a entraîné de nouvelles réductions dans le trafic sur la Voie maritime.

Les marchandises transportées dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) en 2002 s'élevaient à 30 millions de tonnes, soit 0,9 p. 100 ou 276 000 tonnes de moins qu'en 2001. Sur le canal Welland, 32,11 millions de tonnes de marchandises ont été transportées, une diminution de 1,2 p. 100 ou 377 000 tonnes.

Le trafic combiné sur la Voie maritime s'est élevé à 41,39 millions de tonnes, 0,8 p. 100 de moins que les 41,7 millions de tonnes de 2001.

Céréales

En 2002, les faibles récoltes et la vive concurrence entre pays exportateurs ont entraîné une réduc-

Vers les Laurentiennes

Transits empruntant les deux sections 2002-2003

Trafic à destination et en provenance des États-Unis 2002-2003

Section Montréal-lac Ontario (en millions de tonnes)

Canal Welland (en millions de tonnes)

tion des transports de céréales canadiennes sensiblement sous la moyenne quinquennale. Le trafic a diminué de 9,0 p. 100 ou 0,55 million de tonnes dans la section MLO, ressortant à 5,56 millions de tonnes. Dans le canal Welland, il a diminué de 8,8 p. 100 ou 0,55 million de tonnes, à 5,56 millions de tonnes.

Les expéditions de céréales américaines ont également souffert du climat défavorable et de la vive concurrence. Elles ont diminué de 13,8 p. 100 ou 0,79 million de tonnes dans la section MLO et de 15,4 p. 100 ou 0,84 million de tonnes dans le canal Welland. Le trafic de céréales américaines s'élevait à 4,73 millions de tonnes dans la section MLO et 4,58 millions de tonnes dans le canal Welland.

Au total, les transports de céréales ont diminué de 11,6 p. 100, à 10,46 millions de tonnes dans la section MLO, et de 11,4 p. 100, à 10,42 millions de tonnes dans le canal Welland.

Minerai de fer

MLO, soit 2,6 p. 100 ou 219 000 tonnes de moins qu'en 2001. Dans le canal Welland, elles ont représenté 3,04 millions de tonnes, une augmentation de 44,6 p. 100 ou 1,56 million de tonnes.

Charbon

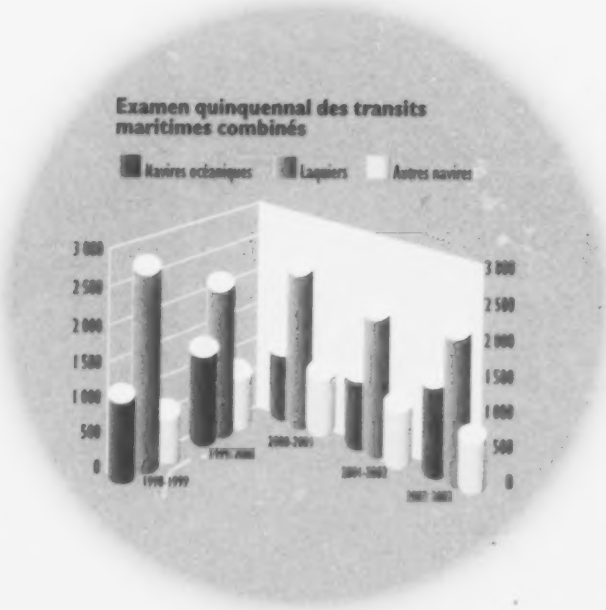
Les expéditions de charbon ont diminué dans les deux sections en 2002, surtout à cause de la demande réduite pour la production de coke. Le trafic a diminué de 17,3 p. 100 ou 71 000 tonnes, à 0,34 million de tonnes dans la section MLO et de 14,4 p. 100 ou 690 000 tonnes, à 4,11 millions de tonnes dans le canal Welland.

Autres cargaisons en vrac

Une composante économique défavorable aux transports de vrac a régné aux États-Unis en 2002. Si le trafic a diminué légèrement sur le canal Welland, il y a eu une modeste augmentation dans la section MLO. Les expéditions de vrac y ont augmenté de 4,9 p. 100 ou 153 000 tonnes, à [illegible] millions de tonnes. Des augmentations ont été enregistrées pour le coke, les produits chimiques, le sable et le gravier, tandis que toutes les autres marchandises en vrac ont diminué. Sur le canal Welland, les transports d'autres cargaisons en vrac ont diminué de 1 263 000 tonnes ou 12,9 p. 100, pour s'établir à 8,5 millions de tonnes. Toutes les marchandises ont diminué, à l'exception du coke, qui a augmenté de 8,5 p. 100 grâce aux importations de coke chinois.

Cargaisons générales

L'imposition en mars 2002 de droits élevés sur les importations d'acier aux États-Unis a réduit les expéditions de cargaisons générales au début de



la saison de navigation. Cependant, la vigueur des importations pendant le restant de la saison a entraîné une augmentation de l'ensemble du trafic : 38,3 p. 100 ou 1,15 million de tonnes dans la section MLO et 21,8 p. 100 ou 0,48 million de tonnes dans le canal Welland, pour un total de 4,16 et 2,69 millions de tonnes respectivement.

Perspectives

L'avenir des expéditions par la Voie maritime demeure étroitement lié à l'évolution de l'économie tant au Canada qu'aux États-Unis. Au cours des quelques prochaines années, il sera difficile de prévoir les effets possibles des événements mondiaux et des progrès de la mondialisation sur le trafic dans la Voie maritime. Malgré tout, compte tenu d'une économie canadienne plus vigoureuse et de conditions économiques appelées à s'améliorer quelque peu aux États-Unis, on peut prévoir que le trafic total sur la Voie maritime progressera.

Renouvellement des actifs

Programme d'entretien hivernal

Chaque hiver, des composantes majeures de l'infrastructure de la Voie maritime sont révisées durant la période de fermeture de 11 semaines. Dans la région Niagara, 96 projets ont été réalisés par contrat au cours de l'hiver, à un coût – inférieur au budget – de 9,5 millions de dollars. Les projets menés à bien dans la région Maisonneuve se sont élevés à 3,5 millions de dollars. Les employés de la Voie maritime ont également complété plusieurs projets d'entretien hivernal (pour quelque 4,9 millions de dollars) en plus de l'entretien préventif et des inspections.

Principaux projets hivernaux

Région Maisonneuve

- Remise en état et tensionnement des portes à l'écluse de Saint-Lambert
- Nettoyage et peinture du pont 10, phase I
- Remplissage des fissures à l'écluse inférieure de Beauharnois
- Réparation du béton à l'écluse supérieure de Beauharnois et à l'écluse de Saint-Lambert
- Dragage des chenaux entre les écluses

Région Niagara

- Contrôle à distance du pont 11
- Réparation du béton à l'écluse 6

- Remise en état des amenés d'eau à l'écluse 7
- Remise en état des portes des écluses 2 et 6
- Stabilisation des rives à Long Reach
- Réparations au mur McGee et aux quais 18 et 12
- Réparation et remise en état mécanique des vannes des écluses
- Recouvrement des murs à l'écluse 6
- Réparation des pieux de bois aux écluses 2 et 3
- Diverses améliorations électriques et électroniques
- Peinture et rénovation des édifices

Plan de renouvellement des actifs

En 2002-2003, la dernière année du premier plan quinquennal, 24,2 millions de dollars ont été consacrés au renouvellement des actifs. Les dépenses totales à ce titre s'élèvent ainsi à 122,6 millions de dollars pour les cinq ans, soit 2 p. 100 sous le maximum autorisé de 126,2 millions de dollars.

Le prochain plan quinquennal permet des dépenses totales de 170 millions de dollars pour préserver l'exploitation quotidienne et l'intégrité à long terme de l'infrastructure et de l'équipement de la Voie maritime.

Travaux essentiels

En négociant le nouveau plan d'entreprise avec Transports Canada, la CGVMSL a insisté sur la nécessité de prévoir des moyens adéquats face au vieillissement de l'infrastructure de la Voie maritime. Les coûts d'entretien augmentent chaque année et des décisions devront être prises d'ici la fin de cette décennie quant à un investissement majeur dans le renouvellement des actifs. Le nouveau plan d'entreprise tient compte de ces préoccupations, quoique dans une moindre mesure que ne l'avait espéré la CGVMSL. Cependant, le financement de deux projets essentiels est acquis. Le plan détaillé pour l'an prochain (l'an 6 de l'entente) s'élève à 35 millions de dollars; il comprend des fonds pour lancer un projet de conversion à l'hydraulique dans la région Niagara and lancer un projet visant à pallier la réaction alcali-granulat (RAG) dans les écluses de la région Maisonneuve.

Réaction alcali-granulat (RAG)

La RAG est une réaction chimique irréversible qui survient dans les structures en béton. Lorsque l'alcali du ciment réagit avec certains types de silice dans le granulat, il se produit un gel de silice qui gonfle lorsqu'il est exposé à l'humidité. Par conséquent, le béton de certaines écluses de la Voie maritime voit son volume augmenter.

La RAG touche quatre écluses de la région Maisonneuve : l'écluse de Saint-Lambert (écluse 1), l'écluse de la Côte Sainte-Catherine (écluse 2) et les deux écluses de Beauharnois (écluses 3 et 4).

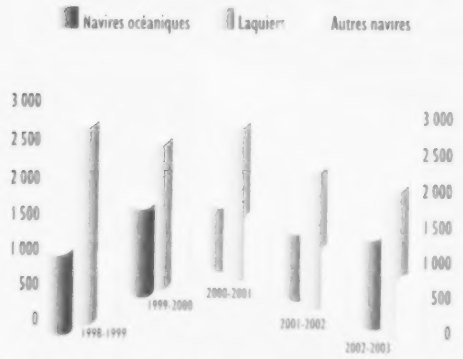
PLAN QUINQUENNAL DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS
(Exclut la Commission hydro-électrique de St. Catharines)

	1998-1999	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*	*2002-2003*	
Entretien régulier	2 792	2 740	3 331	3 251	3 464	
Entretien majeur	16 807	18 318	20 068	19 500	19 433	
Immobilisations	6 007	2 479	1 525	1 764	1 339	
						Total 5 ans
Total	25 606	23 357	24 924	24 515	24 236	122 638
Plan autor.	26 814	23 567	24 926	25 457	24 971	125 735
Plan initial	27 518	25 054	23 184	25 744	24 703	126 203

(en millions de dollars)

Le gonflement du béton crée de sérieux problèmes. Les vannes des écluses ne se ferment plus convenablement, les portes se coincent, diverses composantes des écluses perdent leur alignement, les joints d'expansion des ponts se referment et des fissures apparaissent dans les structures. De plus, les écluses perdent chaque année 4 mm de largeur. Des révisions sont requises chaque année pour prévenir l'endommagement des éléments mécaniques des écluses par le gonflement du béton et pour reculer les culées des ponts. Hydro-Québec, qui assure des services de modélisation

Examen quinquennal des transits maritimes combinés



la saison de navigation. Cependant, la vigueur des importations pendant le restant de la saison a entraîné une augmentation de l'ensemble du trafic : 38,3 p. 100 ou 1,13 million de tonnes dans la section MLO et 21,8 p. 100 ou 0,48 million de tonnes dans le canal Welland, pour un total de 4,16 et 2,69 millions de tonnes respectivement.

Perspectives

L'avenir des expéditions par la Voie maritime demeure étroitement lié à l'évolution de l'économie tant au Canada qu'aux États-Unis. Au cours des quelques prochaines années, il sera difficile de prévoir les effets possibles des événements mondiaux et des progrès de la mondialisation sur le trafic dans la Voie maritime. Malgré tout, compte tenu d'une économie canadienne plus vigoureuse et de conditions économiques appelées à s'améliorer quelque peu aux États-Unis, on peut prévoir que le trafic total sur la Voie maritime progressera.

Renouvellement des actifs

Programme d'entretien hivernal

Chaque hiver, des composantes majeures de l'infrastructure de la Voie maritime sont révisées durant la période de fermeture de 11 semaines. Dans la région Niagara, 96 projets ont été réalisés par contrat au cours de l'hiver, à un coût – inférieur au budget – de 9,5 millions de dollars. Les projets menés à bien dans la région Maisonneuve se sont élevés à 3,5 millions de dollars. Les employés de la Voie maritime ont également complété plusieurs projets d'entretien hivernal (pour quelque 4,9 millions de dollars) en plus de l'entretien préventif et des inspections.

Principaux projets hivernaux

Région Maisonneuve

- Remise en état et tensionnement des portes à l'écluse de Saint-Lambert
- Nettoyage et peinture du pont 10, phase I
- Remplissage des fissures à l'écluse inférieure de Beauharnois
- Réparation du béton à l'écluse supérieure de Beauharnois et à l'écluse de Saint-Lambert
- Dragage des chenaux entre les écluses

Région Niagara

- Contrôle à distance du pont 11
- Réparation du béton à l'écluse 6

- Remise en état des amenées d'eau à l'écluse 7
- Remise en état des portes des écluses 2 et 6
- Stabilisation des rives à Long Reach
- Réparations au mur McGee et aux quais 18 et 12
- Réparation et remise en état mécanique des vannes des écluses
- Recouvrement des murs à l'écluse 6
- Réparation des pieux de bois aux écluses 2 et 3
- Diverses améliorations électriques et électroniques
- Peinture et rénovation des édifices

Plan de renouvellement des actifs

En 2002-2003, la dernière année du premier plan quinquennal, 24,2 millions de dollars ont été consacrés au renouvellement des actifs. Les dépenses totales à ce titre s'élèvent ainsi à 122,6 millions de dollars pour les cinq ans, soit 2 p. 100 sous le maximum autorisé de 126,2 millions de dollars.

Le prochain plan quinquennal permet des dépenses totales de 170 millions de dollars pour préserver l'exploitation quotidienne et l'intégrité à long terme de l'infrastructure et de l'équipement de la Voie maritime.

Travaux essentiels

En négociant le nouveau plan d'entreprise avec Transports Canada, la CCVMSL a insisté sur la nécessité de prévoir des moyens adéquats face au vieillissement de l'infrastructure de la Voie maritime. Les coûts d'entretien augmentent chaque année et des décisions devront être prises d'ici la fin de cette décennie quant à un investissement majeur dans le renouvellement des actifs. Le nouveau plan d'entreprise tient compte de ces préoccupations, quoique dans une moindre mesure que ne l'avait espéré la CCVMSL. Cependant, le financement de deux projets essentiels est acquis. Le plan détaillé pour l'an prochain (l'an 6 de l'entente) s'élève à 35 millions de dollars; il comprend des fonds pour lancer un projet de conversion à l'hydraulique dans la région Niagara and lancer un projet visant à pallier la réaction alcali-granulat (RAG) dans les écluses de la région Maisonneuve.

Réaction alcali-granulat (RAG)

La RAG est une réaction chimique irréversible qui survient dans les structures en béton. Lorsque l'alcali du ciment réagit avec certains types de silice dans le granulat, il se produit un gel de silice qui gonfle lorsqu'il est exposé à l'humidité. Par conséquent, le béton de certaines écluses de la Voie maritime voit son volume augmenter.

La RAG touche quatre écluses de la région Maisonneuve : l'écluse de Saint-Lambert (écluse 1), l'écluse de la Côte Sainte-Catherine (écluse 2) et les deux écluses de Beauharnois (écluses 3 et 4).

PLAN QUINQUENNAL DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS
(Exclut la Commission hydro-électrique de St. Catharines)

	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	
Entretien régulier	2 792	2 740	3 331	3 251	3 464	
Entretien majeur	16 807	18 318	20 068	19 500	19 433	
Immobilisations	6 007	2 479	1 525	1 764	1 339	
						Total 5 ans
Total	25 606	23 357	24 924	24 515	24 236	122 638
Plan autor.	26 814	23 567	24 926	25 457	24 971	125 735
Plan initial	27 518	25 054	23 184	25 744	24 703	126 203

(en millions de dollars)

Le gonflement du béton crée de sérieux problèmes. Les vannes des écluses ne se ferment plus convenablement, les portes se coincent, diverses composantes des écluses perdent leur alignement, les joints d'expansion des ponts se referment et des fissures apparaissent dans les structures. De plus, les écluses perdent chaque année 4 mm de largeur. Des révisions sont requises chaque année pour prévenir l'endommagement des éléments mécaniques des écluses par le gonflement du béton et pour reculer les culées des ponts. Hydro-Québec, qui assure des services de modélisation

Injection des fissures dans les galeries de câbles de l'Écluse de Saint-Lambert

pour ce projet, a mis au point un modèle d'analyse par la méthode des éléments finis qui évalue les dommages et prédit la détérioration future. Les travaux de réhabilitation pourraient éventuellement prolonger de 100 ans la vie utile des écluses de la région Maisonneuve.

Par conséquent, la CGVMSL a élaboré une stratégie à long terme pour garantir l'intégrité structurale des écluses et rétablir leur largeur d'origine. Nous surveillons la RAG au moyen d'inspections et de tests, d'instruments et de programmes de modélisation. Toutes les écluses touchées sont maintenant dotées d'appareils de mesure des fissures et de fils à plomb sur leurs murs. Des analyses préliminaires de la faisabilité et des coûts de diverses options sont en cours. Les travaux de remise en état pourraient éventuellement augmenter de 100 ans la vie utile des écluses de la région Maisonneuve.

Projet de conversion à l'hydraulique

Les commandes hydrauliques sont de plus en plus courantes dans les canaux et barrages modernes partout au monde, y compris pour les écluses du canal de Panama. Les systèmes mécaniques d'origine de la Voie maritime supposent des frais d'entretien et de réparation croissants alors qu'un équipement hydraulique moderne permettrait de réaliser des économies tout en améliorant la sécurité et le contrôle. C'est ce qui incite la Corporation à examiner la possibilité d'une conversion.

Une analyse de rentabilisation concluante a été préparée et un contrat a été accordé à Acres International pour la réalisation d'une étude de faisabilité. Acres a recommandé que la conversion des commandes mécaniques de composantes précises du canal Welland, à un coût d'environ 32 millions de dollars. La conversion d'autres composantes sera examinée ultérieurement.

Trois projets (vannes, portes et défenses) ont été retenus et approuvés pour le prochain exercice. La plus grande partie du financement a été assurée pour les années suivantes et est comprise dans le nouveau plan d'entreprise quinquennal. Le projet de conversion est un programme de six ans. Il débutera la première année avec des éléments choisis à l'écluse 6; puis viendra la conversion de tout l'équipement et du système de contrôle de l'écluse 7 la seconde année, ce qui préparera le terrain pour la conversion dans tout le réseau au cours des quatre dernières années.

Commande à distance

Pour améliorer l'efficacité des opérations, la Voie maritime a lancé un programme en vue de commander tous les ponts isolés à partir d'un poste de contrôle central.

Le pont 5 du canal Welland est maintenant complètement opérationnel; il est commandé par le personnel du Centre de contrôle du trafic. Les travaux en ce sens se poursuivent pour le pont 11 et devraient être complétés d'ici l'hiver 2004. Les ponts 4 et 21 seront entièrement automatisés et commandés à partir d'un poste de contrôle central d'ici 2006. Lorsque ce sera fait, tous les ponts isolés seront commandés à partir d'un même centre.

Navigation et service à la clientèle

Fiabilité et disponibilité du réseau

Pour démontrer sa détermination à assurer la fiabilité du réseau, la CGVMSL a mis au point cinq différentes mesures de la fiabilité et de la sécurité de la voie navigable.

Deux mesures de la fiabilité du réseau visent la disponibilité de l'ensemble des structures. L'indice de disponibilité des structures – ou du réseau – tient compte de tous les retards reliés à des problèmes d'entretien, y compris les retards dus à des défectuosités de l'équipement de la Voie maritime ou à des pannes aux écluses et ponts. Pendant les neuf mois de navigation de 2002, les structures ont été indisponibles 0,2 p. 100 du temps pour des causes associées à l'entretien, une amélioration de 0,2 p. 100 par rapport aux deux dernières années. Le second indicateur de la fiabilité est celui du temps de bon fonctionnement, qui mesure la disponibilité de l'ensemble du réseau durant la saison de navigation. Il tient compte de tous les délais qui relèvent de la CGVMSL, à l'exception des délais reliés au trafic. L'indicateur a augmenté de 99,75 p. 100 en 2001-2002 à 99,79 p. 100 en 2002-2003. La CGVMSL suit également deux indicateurs servant à évaluer son rendement en termes d'efficacité.

Depuis trois ans, il y a eu une réduction d'environ 45 p. 100 du nombre d'heures où des navires sont retardés durant leur transit par des causes relevant de la CGVMSL. Les délais contrôlables sont par exemple ceux causés par l'exploitation, l'entretien ou les pannes de l'équipement; les niveaux d'eau; le contrôle de la circulation; et la mise en place d'aides à la navigation au début et à la fin de la saison de navigation.

Les temps de transit reflètent la détermination de la Corporation à assurer l'efficacité du réseau. Durant la saison de navigation 2002, 91 p. 100 des navires ont transité dans le réseau de la Voie maritime dans les temps convenu, à deux heures près. Nos clients peuvent donc compter sur un excellent niveau de fiabilité en ce qui concerne le temps de transit.

L'indice de la sécurité rend compte des incidents, même mineurs, tels que collision ou échouage de navires ou contact de navires avec les structures de la Voie maritime. En 2002-2003, les incidents avec dommages entre navires commerciaux s'élevaient à 4 pour 1000 transits, contre 5 pour 1000 la saison précédente.

Système d'identification automatique (SIA)

Les deux entités de la Voie maritime travaillent depuis dix ans à la mise au point et la mise en œuvre du SIA, avec l'aide du Centre Volpe du département des Transports des États-Unis. Le résultat en est que la Voie maritime du Saint-Laurent est la première voie navigable intérieure au monde à profiter de cette nouvelle technologie de la navigation.

Le SIA utilise de l'équipement à bord des navires et à terre. Sur les navires, un transpondeur émet et reçoit des données sur la position (obtenues grâce au système GPS), la vitesse, la route, le cap, les dimensions et (si l'utilisateur le souhaite) la destination et l'heure d'arrivée prévue (HAP) des navires. Les données de tous les navires à proximité sont affichées sur les chartes électroniques ou le système de navigation de chaque navire. Les capitaines et pilotes peuvent utiliser ces renseignements précis pour améliorer la sécurité des navires, surtout par mauvais temps.

Neuf antennes VHF situées le long de la Voie maritime – constituant la composante terrestre du réseau SIA – ont été activées en août 2002. Elles reçoivent les signaux SIA émis par les navires en transit et elles transmettent en retour les coordonnées, le cap et la vitesse des navires à notre Système de gestion du trafic (SGT). Les contrôleurs du trafic peuvent ainsi mieux prédire les mouvements des navires individuels et les tendances, ce qui leur permet d'ordonnancer les opérations avec une plus grande précision.

Les navires profiteront également du réseau terrestre. Le SGT diffuse des données essentielles à la navigation, par exemple sur les vents, les niveaux de l'eau ou le débit des déversoirs et des barrages, ainsi que des messages liés à la sécurité.

> *« Nous étions pris dans de violentes bourrasques et avions essentiellement perdu la trace de nos objectifs au radar en raison des précipitations. Heureusement, nous avons pu garder le M/V Peter R. Cresswell constamment à l'oeil sur notre écran SEVCM car il était doté d'un transpondeur SIA. Même au pire de la pluie, son icône était toujours là. À mesure que plus de navires seront équipés du SIA, je crois que tout le monde comprendra rapidement combien ce sera utile dans tous les aspects de notre travail.*
>
> *Nous ne faisons que commencer à découvrir le potentiel de cet outil... et il semble extrêmement prometteur. »*
>
> *—Capitaine Georges Côté, Canadian Prospector (août 2002)*

Entre août et décembre 2002, la Voie maritime a loué 11 transpondeurs de divers fabricants pour mettre le réseau à l'épreuve et donner aux pilotes et capitaines un avant-goût des avantages qui en découleront. Neuf bateaux de navigation intérieure ont été dotés de l'équipement requis. Deux unités portatives ont été utilisées par les associations de pilotage sur divers navires océaniques.

Les centres de contrôle du trafic, les pilotes et les capitaines ont rempli un questionnaire pour chaque transit, fournissant de l'information sur la fonctionnalité et la fiabilité du nouveau système. Les tests se sont poursuivis jusqu'à la fin de la saison de navigation et des modifications ont été apportées au système à la lumière de l'expérience vécue, en vue d'assurer des conditions optimales pour son lancement officiel en avril 2003.

Dès l'ouverture de la saison de navigation 2003, tous les navires commerciaux faisant plus de 300 tonneaux de jauge brute et tous les navires à passagers transportant plus de 50 personnes sont tenus, pour pouvoir emprunter la Voie maritime,

d'être dotés d'un transpondeur aux normes de l'Organisation maritime internationale.

Optimisation du tirant d'eau

La Corporation continue d'œuvrer en vue d'augmenter le tirant d'eau de la Voie maritime pour pouvoir accepter des navires plus massifs. Cependant, la réalisation de cet objectif continue d'être retardée par les faibles niveaux d'eau dans certaines parties des Grands Lacs.

Au cours de la dernière année, une grande partie des préparatifs ont été complétés :

- les hauts-fonds du canal de la Rive Sud ont été nivelés;
- les hauts fonds de l'île Hamilton et de la tangente internationale ont été éliminés;
- des hauts fonds ont été éliminés sous l'écluse 7 et l'écluse 1 du canal Welland;
- les courbes d'accroupissement ont été calculées pour cinq grands types de navires empruntant la Voie maritime et intégrées aux feuilles de calcul du niveau de l'eau de la Voie maritime, pour déterminer les vitesses optimales selon différentes charges.

Comme le SIA produit maintenant des données précises sur la vitesse et la position des navires, il devrait être possible d'augmenter le tirant d'eau de 3 po lorsque les niveaux d'eau reviendront à la normale dans l'ensemble du réseau.

Prolongement de la saison

Un comité binational regroupant des représentants des deux entités de la Voie maritime et du milieu maritime a continué d'étudier la faisabilité d'une saison de navigation prolongée à 10 mois, suivant les dates d'ouverture et de fermeture des écluses de Sault Ste. Marie.

Une enquête a été menée auprès des principaux expéditeurs pour jauger les avantages; les revenus et coûts supplémentaires d'une saison prolongée ont été évalués. L'investissement nécessaire a été évalué à plus de 50 millions de dollars. Une analyse coûts-avantages préliminaire a été préparée et les membres du comité termineront leur rapport au cours de 2003.

Certification ISO des centres de contrôle du trafic

En juillet 1998, la Corporation a obtenu du Lloyd's Register la certification ISO 9002 de ses services maritimes et services d'inspection des navires, renforçant l'engagement de la Voie maritime envers la sécurité et la sécurité du réseau ainsi que des services de la plus haute qualité. La CGVMSL entend obtenir la certification ISO de tous les services reliés aux besoins opérationnels de ses clients.

En 2002, les services de contrôle du trafic des régions Niagara et Maisonneuve ont été certifiés ISO 9002 (1994). Le processus exigeait la préparation d'une documentation sur les procédures existantes et, dans certains cas, l'adoption de nouvelles pratiques de contrôle de la qualité pour garantir un service uniforme et opportun. Des vérifications périodiques et la mise en œuvre de mesures correctives et préventives assurent maintenant l'amélioration continue au profit tant de la Corporation que de ses clients.

Le travail se poursuit sur le plan de la certification de la qualité, ISO ayant publié de nouvelles normes que la Corporation devra respecter. Le Comité de gestion a déterminé que les opérations d'éclusage seraient le prochain domaine à certifier.

Projet d'auto-inspection des laquiers

En 2000, la CGVMSL a offert aux entreprises certifiées ISO/ISM l'option d'effectuer leurs propres inspections de laquiers en regard des exigences de la Voie maritime. Des inspecteurs de la CGVMSL effectuent au cours de la saison des vérifications aléatoires des navires auto-inspectés.

En 2001, les entreprises Upper Lakes, Algoma et CSL avaient indiqué que malgré la facilité offerte par les auto-inspections, les coûts qui y sont associés les désavantagaient économiquement par rap-

La « vague du numérique » se matérialise dans le nouvel ensemble d'applications de

port aux entreprises non participantes. La CGVMSL a révisé le programme en 2002 et introduit un formulaire abrégé pour les inspections bisannuelles, le formulaire détaillé étant réservé à l'inspection initiale. Les entreprises participantes conviennent que cette modification place tous les acteurs sur un pied d'égalité. Rigel Shipping Canada Inc. est devenu membre de l'Association des armateurs canadiens en 2002 et a inscrit au programme d'auto-inspection ses trois navires-citernes certifiés ISO et enregistrés au Canada.

Site Web et applications de cybercommerce

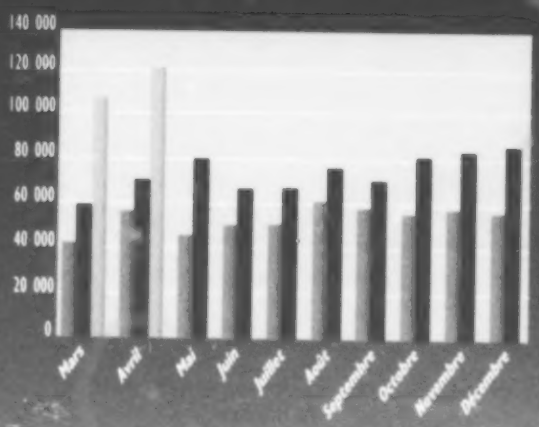
Le site Web binational www.grandslacs-voiemaritime.com est devenu pour les intervenants la première source d'information sur la Voie maritime. Les plus récentes statistiques indiquent 107 000 consultations de pages en mars 2003, confirmant une croissance annuelle supérieure à 60 p. 100.

En plus d'offrir des services utiles aux clients, le site Web améliore l'efficacité de la Corporation. De nombreux internautes obtiennent de l'information qui devait auparavant être fournie par téléphone, télécopie ou la poste. Nous avons constaté une diminution sensible de la demande de copies papier de nos publications – y compris de notre rapport annuel – grâce à l'efficacité de notre site Web. En 2002, la CGVMSL a mis sur pied un important système de diffusion par courriel. Les avis de la Voie maritime, les mises à jour du Manuel de la Voie maritime et divers autres éléments de correspondance sont maintenant disponibles par courriel. À la fin de l'exercice, plus de 850 intervenants s'étaient abonnés à ce service.

Nos services de cybercommerce ont constamment progressé depuis 18 mois. Le site Web facilite de nombreux aspects de l'expédition de biens et produits par la Voie maritime. Les utilisateurs peuvent maintenant vérifier les avantages concurrentiels offerts par la Voie maritime; calculer leurs frais d'expédition; obtenir la capacité de chaque grand port du réseau; communiquer avec des

Trafic Web

Pages demandées, mars à decembre 2001 2002 2003



agents et autres fournisseurs de services figurant dans notre section de liens; se renseigner sur les exigences et règlements relatifs au transit; présenter des demandes de congé préalable (qui sont automatiquement acheminées au personnel concerné de la Voie maritime); suivre le trajet de leurs navires sur notre carte en temps réel; soumettre des déclarations de transit; et recevoir des copies électroniques des factures des péages.

Le site Web augmente par ailleurs la portée de nos efforts en marketing. En un seul mois (avril 2003), notre nouveau vidéo *Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent : Une voie navigable vitale* a été visionné 2 189 fois – par des internautes de pratiquement tous les continents. Offert en versions normale ou grande vitesse (bande large), notre vidéo Web bilingue répond aux besoins d'une variété d'utilisateurs, livrant efficacement notre message sur les ordinateurs d'entreprises, d'instances gouvernementales et d'écoles du monde entier.

Santé et sécurité sur la Voie maritime

Système de sécurité et gestion des risques

Il y a quelques années, la CGVMSL a entrepris une analyse des menaces et des risques pour déterminer sa situation en matière de sécurité. Entre-temps, les attentats du 11 septembre 2001, le risque persistant de terrorisme et la forte augmentation des coûts d'assurance ont fait de la sécurité une des premières priorités de la Corporation.

À l'interne, un comité de la sécurité a été créé pour faire suite aux diverses recommandations de l'analyse des menaces et des risques et pour donner à nos assureurs les garanties qu'ils demandaient. La Corporation a modifié ses politiques de préparation aux situations d'urgence et selon le cas, y a prévu le rôle d'instances externes et la prise de mesures en commun. Notre nouveau programme de gestion des risques et de la sécurité fixe des normes communes pour toutes les régions et assure une gestion permanente et diligente des risques.

Au cours de la dernière année, la plupart des recommandations découlant de l'analyse des risques et des menaces ont été mises en œuvre, dont :

- le contrôle plus serré de l'accès à toutes les structures de la Voie maritime;
- des vérifications de sécurité plus exhaustives;
- l'amélioration des clôtures et de la signalisation interdisant l'accès non autorisé aux installations de la Voie maritime;
- un projet de repérage, dans les installations de la Voie maritime, des lieux à haut risque où des caméras de surveillance devraient être prévues pour protéger les actifs et contrôler l'accès non autorisé.

En vue d'assurer une démarche cohérente pour réduire les risques associés à ses activités, la Corporation a récemment réalisé une évaluation de la gestion des risques dans l'ensemble de l'entreprise. Les employés des trois régions ont indiqué les risques qu'ils percevaient pour chaque domaine d'activités, leur gravité et la probabilité qu'ils se matérialisent. Les résultats ont été comparés aux données de l'industrie pour situer la CGVMSL par rapport à des organisations semblables. Dans un deuxième exercice, les risques les plus graves ont été hiérarchisés et des stratégies d'atténuation ont été formulées.

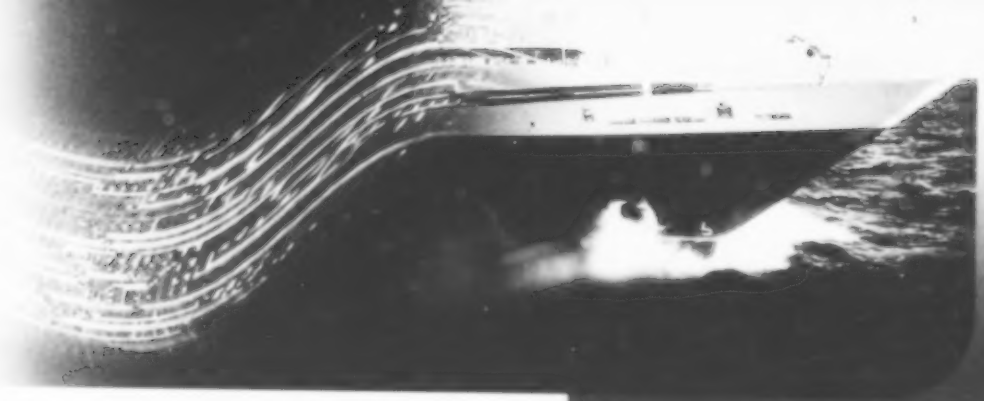
À partir de cette information, la Corporation a établi des niveaux de tolérance et élaboré un plan de réduction des risques dans les domaines où ils paraissaient dépasser un niveau acceptable. La Corporation a comparé ses mesures préventives à celles d'autres organismes maritimes et elle est convaincue de leur efficacité; toutefois, la sécurité sera examinée de plus près au cours du prochain exercice par un conseiller mandaté par Transports Canada.

Réunions binationales consacrées à la sécurité

Chaque navire qui emprunte la Voie maritime passe à proximité d'infrastructures vitales et de grands centres de population. Comme la sécurité de notre voie navigable binationale est une préoccupation primaire que nous avons en commun, le Canada et les États-Unis ont initié un programme transfrontalier visant à partager des renseignements et rehausser les contrôles de sécurité à l'endroit de navires commerciaux étrangers arrivant dans la Voie maritime et les Grands Lacs. Tous les principaux intervenants – les deux entités de la Voie maritime, Transports Canada, Transports Québec, les deux gardes côtières, les organismes de pilotage, les forces policières et de nombreux autres – se sont réunis plusieurs fois au cours de la dernière année pour mettre au point un plan de sécurité coordonné.

Les deux nations coopèrent étroitement pour assurer une sécurité maximale tout en réduisant au minimum les perturbations de la navigation commerciale. Les inspections d'évaluation des navires transitant dans la Voie maritime sont plus fréquentes et la CGVMSL, de concert avec la Garde côtière des États-Unis, Transports Canada et la SLSDC, s'est livrée à des exercices pour évaluer et améliorer le régime de contrôle.

Tous les navires entrant dans la Voie maritime du Saint-Laurent doivent donner un préavis de 96 heures. Ceux qui ne le font pas ou ceux qui ne produisent pas tous les renseignements requis ne peuvent pas entrer dans la Voie maritime. Des unités spéciales d'analyse de la Garde côtière des États-Unis et de l'Agence des douanes et du



La « vague du numérique » se matérialise dans le nouvel ensemble d'applications de cybercommerce accessibles dans le site Web.

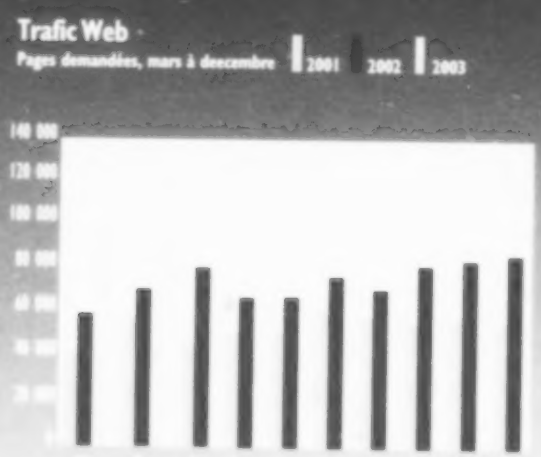
port aux entreprises non participantes. La CGVMSL a révisé le programme en 2002 et introduit un formulaire abrégé pour les inspections bisannuelles, le formulaire détaillé étant réservé à l'inspection initiale. Les entreprises participantes conviennent que cette modification place tous les acteurs sur un pied d'égalité. Rigel Shipping Canada Inc. est devenu membre de l'Association des armateurs canadiens en 2002 et a inscrit au programme d'auto-inspection ses trois navires citernes certifiés ISO et enregistrés au Canada.

Site Web et applications de cybercommerce

Le site Web binational www.grandslacs-voiemaritime.com est devenu pour les intervenants la première source d'information sur la Voie maritime. Les plus récentes statistiques indiquent 107 000 consultations de pages en mars 2003, confirmant une croissance annuelle supérieure à 60 p. 100.

En plus d'offrir des services utiles aux clients, le site Web améliore l'efficacité de la Corporation. De nombreux internautes obtiennent de l'information qui devait auparavant être fournie par téléphone, télécopie ou la poste. Nous avons constaté une diminution sensible de la demande de copies papier de nos publications – y compris de notre rapport annuel – grâce à l'efficacité de notre site Web. En 2002, la CGVMSL a mis sur pied un important système de diffusion par courriel. Les avis de la Voie maritime, les mises à jour du Manuel de la Voie maritime et divers autres éléments de correspondance sont maintenant disponibles par courriel. À la fin de l'exercice, plus de 850 intervenants s'étaient abonnés à ce service.

Nos services de cybercommerce ont constamment progressé depuis 18 mois. Le site Web facilite de nombreux aspects de l'expédition de biens et produits par la Voie maritime. Les utilisateurs peuvent maintenant vérifier les avantages concurrentiels offerts par la Voie maritime, calculer leurs frais d'expédition, obtenir la capacité de chaque grand port du réseau, communiquer avec des



agents et autres fournisseurs de services figurant dans notre section de liens; se renseigner sur les exigences et règlements relatifs au transit; présenter des demandes de congé préalable (qui sont automatiquement acheminées au personnel concerné de la Voie maritime); suivre le trajet de leurs navires sur notre carte en temps réel; soumettre des déclarations de transit; et recevoir des copies électroniques des factures des péages.

Le site Web augmente par ailleurs la portée de nos efforts en marketing. En un seul mois (avril 2003), notre nouveau vidéo *Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent : Une voie navigable vitale* a été visionné 2 189 fois – par des internautes de pratiquement tous les continents. Offert en versions normale ou grande vitesse (bande large), notre vidéo Web bilingue répond aux besoins d'une variété d'utilisateurs, livrant efficacement notre message sur les ordinateurs d'entreprises, d'instances gouvernementales et d'écoles du monde entier.

Santé et sécurité sur la Voie maritime

Système de sécurité et gestion des risques

Il y a quelques années, la CCVMSL a entrepris une analyse des menaces et des risques pour déterminer sa situation en matière de sécurité. Entre-temps, les attentats du 11 septembre 2001, le risque persistant de terrorisme et la forte augmentation des coûts d'assurance ont fait de la sécurité une des premières priorités de la Corporation.

À l'interne, un comité de la sécurité a été créé pour faire suite aux diverses recommandations de l'analyse des menaces et des risques et pour donner à nos assureurs les garanties qu'ils demandaient. La Corporation a modifié ses politiques de préparation aux situations d'urgence et selon le cas, y a prévu le rôle d'instances externes et la prise de mesures en commun. Notre nouveau programme de gestion des risques et de la sécurité fixe des normes communes pour toutes les régions et assure une gestion permanente et diligente des risques.

Au cours de la dernière année, la plupart des recommandations découlant de l'analyse des risques et des menaces ont été mises en œuvre, dont :

- le contrôle plus serré de l'accès à toutes les structures de la Voie maritime;
- des spécifications de sécurité plus exhaustives;
- l'amélioration des clôtures et de la signalisation interdisant l'accès non autorisé aux installations de la Voie maritime;
- un projet de repérage, dans les installations de la Voie maritime, des lieux à haut risque où des caméras de surveillance devraient être prévues pour protéger les actifs et contrôler l'accès non autorisé.

Afin d'assurer une démarche cohérente pour réduire les risques associés à ses activités, la Corporation a récemment réalisé une évaluation de la gestion des risques dans l'ensemble de l'entreprise. Les employés des trois régions ont indiqué les risques qu'ils percevaient pour chaque domaine d'activités, leur gravité et la probabilité qu'ils se matérialisent. Les résultats ont été comparés aux données de l'industrie pour situer la CCVMSL par rapport à des organisations semblables. Dans un deuxième exercice, les risques les plus graves ont été hiérarchisés et des stratégies d'atténuation ont été formulées.

À partir de cette information, la Corporation a établi des niveaux de tolérance et élaboré un plan de réduction des risques dans les domaines où ils paraissaient dépasser un niveau acceptable. La Corporation a comparé ses mesures préventives à celles d'autres organismes maritimes et elle est convaincue de leur efficacité; toutefois, la sécurité sera examinée de plus près au cours du prochain exercice par un conseiller mandaté par Transports Canada.

Réunions binationales consacrées à la sécurité

Chaque navire qui emprunte la Voie maritime passe à proximité d'infrastructures vitales et de grands centres de population. Comme la sécurité de notre voie navigable binationale est une préoccupation primaire que nous avons en commun, le Canada et les États-Unis ont initié un programme transfrontalier visant à partager des renseignements et rehausser les contrôles de sécurité à l'endroit de navires commerciaux étrangers arrivant dans la Voie maritime et les Grands Lacs. Tous les principaux intervenants – les deux entités de la Voie maritime, Transports Canada, Transports Québec, les deux gardes côtières, les organismes de pilotage, les forces policières et de nombreux autres – se sont réunis plusieurs fois au cours de la dernière année pour mettre au point un plan de sécurité coordonné.

Les deux nations coopèrent étroitement pour assurer une sécurité maximale tout en réduisant au minimum les perturbations de la navigation commerciale. Les inspections d'évaluation des navires transitant dans la Voie maritime sont plus fréquentes et la CCVMSL, de concert avec la Garde côtière des États-Unis, Transports Canada et la SLSDC, s'est livrée à des exercices pour évaluer et améliorer le régime de contrôle.

Tous les navires entrant dans la Voie maritime du Saint-Laurent doivent donner un préavis de 96 heures. Ceux qui ne le font pas ou ceux qui ne produisent pas tous les renseignements requis ne peuvent pas entrer dans la Voie maritime. Des unités spéciales d'analyse de la Garde côtière des États-Unis et de l'Agence des douanes et du

revenu du Canada examinent les renseignements de chaque navire et soumettent les listes des membres d'équipage et des passagers à un centre d'information. Lorsqu'un risque possible est repéré, le navire est soumis à une inspection par les autorités canadiennes avant qu'il puisse entrer dans la Voie maritime et les Grands Lacs. Ces dispositions s'ajoutent aux contrôles aléatoires et autres mesures de sécurité qui étaient déjà en place.

Sécurité des navires

Depuis deux ans, la CGVMSL a modifié plusieurs aspects de ses pratiques liées à ses activités et à la surveillance, en vue d'améliorer la sécurité des navires. Les changements faisaient suite à des directives émises par le Bureau de la sécurité des transports après l'incident du *Windoc* survenu en 2001 ou, dans certains cas, les anticipaient. Le *Windoc* avait heurté un pont levant sur le canal Welland. Des mesures ont été prises dans des domaines liés à l'état médical et à la supervision des employés, aux mesures d'urgence prévues et aux moyens de parer à l'abaissement inopiné des ponts. Des mesures de protection technique supplémentaires visant l'exploitation des ponts et d'autres structures de la CGVMSL sont présentement à l'étude ou en voie d'application. Ces mesures techniques comprennent le recours à des caméras et à des détecteurs ainsi qu'à la commande à distance des opérations à partir d'un centre de contrôle.

Un examen de la planification des mesures d'urgence qui était déjà en cours est maintenant terminé. Divers organismes participeront désormais à un exercice de planification annuel pour assurer une meilleure coordination du personnel et des ressources dans un lieu touché par un accident.

Pour rehausser encore la sécurité des navires comme des employés, la CGVMSL a adopté une politique sur l'abus d'alcool et de drogues. La surveillance de l'état médical des employés ainsi que l'application de tests de dépistage d'alcool ou de drogue sont des questions complexes et très délicates touchant aux droits de la personne et faisant l'objet de débats juridiques. Cependant, la CGVMSL a réussi à établir des procédures, avec l'accord du syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA), qui tiennent compte à la fois des droits de la personnes et des lignes directrices fixées par les tribunaux tout en ralliant les instances syndicales, la direction et le Bureau de la sécurité des transports.

Grâce à ces mesures supplémentaires, la Voie maritime du Saint-Laurent poursuit sa tradition longue de 43 ans de service sûr et fiable aux clients au moyen d'une gestion progressiste.

Santé et sécurité au travail

À la fin de mars 2003, les statistiques sur le temps perdu en raison de blessures confirmaient la tendance à la baisse. La fréquence et la gravité des accidents de la dernière année sont les plus faibles jamais enregistrés par la Voie maritime.

Le programme de santé et sécurité de la Corporation prévoit que chaque vice-président régional effectue chaque année une évaluation de la sécurité dans la région d'un autre vice-président. Ces évaluations ont indiqué que le niveau de prise en main de la sécurité au travail était élevé et que dans l'ensemble, les programmes en place produisaient les effets voulus. Les inspections de sécurité, les réunions consacrées aux moyens concrets et les comités de sécurité semblent afficher des résultats positifs. Les procédures de sécurité sont appliquées aussi bien dans les aires d'entretien qu'aux écluses. Certains aspects secondaires ont été soumis aux conseillers régionaux de santé et de sécurité pour que des mesures soient prises.

Gestion de l'environnement

Les effets environnementaux des activités de la Voie maritime font l'objet d'une stricte réglementation des provinces du Québec et de l'Ontario ainsi que du gouvernement fédéral. Lorsqu'elle a assumé la responsabilité de ces activités, la CGVMSL est aussi devenue responsable des terrains et des structures ou autres aires d'entreposage; elle s'efforce depuis de repérer et de nettoyer les éléments problématiques de son portefeuille de biens, pour faire en sorte que les installations respectent tous les règlements.

Un système de gestion de l'environnement a été mise au point et des indicateurs préliminaires du rendement ont été définis et quantifiés en regard des nouvelles mesures législatives. Des matrices d'impact environnemental des grands projets d'entretien sont remplies chaque année. Une base de données à jour des sites risquant d'être contaminés est préparée aux fins de vérification et d'inspection sur le terrain. Les sites contaminés confirmés sont déclarés à la Section des affaires environnementales de Transports Canada, qui surveille les mesures correctives. La première cible des efforts de nettoyage de l'an prochain a déjà été choisie : l'aire d'entretien de Melocheville, y compris une zone d'évacuation des déchets qui a récemment été clôturée.

Les réservoirs souterrains pour produits pétroliers sont en voie d'être enlevés dans tout le réseau, et toute contamination est nettoyée. Le seul réservoir souterrain à mazout de chauffage qu'exploite encore la CGVMSL au Québec est situé aux bureaux de Saint-Lambert. Il respecte les lignes directrices du Conseil canadien des ministres de l'environnement et des provinces; son système de détection de fuites est vérifié à tous les deux ans conformément aux règlements provinciaux. En Ontario, les deux derniers réservoirs inutilisés ont été enlevés, dans la région Port Colborne-Niagara, et le nettoyage du sol est en cours. Un réservoir, qui a été rempli de sable, demeure sous l'édifice du siège social à Cornwall.

Les réservoirs en surface désuets, qui contiennent du carburant pour des génératrices, l'équipement des écluses et la flotte de navires de la CGVMSL, sont également en voie d'être remplacés ou améliorés conformément au plan.

La Corporation exploite toujours un lieu de stockage des PCB à Melocheville. Il sera déclassé dès que nous pourrons confirmer qu'il ne reste plus de PCB sur les propriétés de la Voie maritime. Des anciens ballasts contenant des PCB ont été découverts l'an dernier et ont été éliminés durant le nettoyage du printemps organisé en mars chaque année par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour les installations fédérales.

La CGVMSL est également responsable de l'approvisionnement en eau potable et des fosses septiques de ses installations. L'eau est testée et analysée aux fréquences normales prévues par les règlements provinciaux. Le centre d'entretien Glendale de la région Niagara a été relié au réseau d'égouts municipal l'an dernier, ce qui a permis d'éliminer le bassin de stabilisation des eaux usées et les exigences de surveillance et de déclaration qui s'y rattachaient.

En 2002, des projets d'entretien des chenaux ont été complétés à la tangente internationale et à l'île Hamilton. L'élimination des matières draguées au large des rives a été autorisée et le ministère des Pêches et Océans n'a exigé aucune mesure de compensation.

Des préparatifs ont été réalisés pour les travaux d'entretien de l'an prochain au chenal du canal de la Rive Sud. La section environnementale de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a repéré des sites d'enfouissement possibles, préparé un programme d'échantillonnage et de testage des sédiments et estimé les coûts du projet. Les résultats préliminaires de tests réalisés par un autre consultant indiquent une contamination par des PCB et des métaux lourds, au-dessus du niveau des effets minimaux mais sous le niveau des effets graves. Environnement Canada a exigé des tests d'écotoxité pour déter-

miner si l'élimination au large des matières draguées était acceptable. Les répercussions éventuelles pour les coûts du projet sont importantes.

Développement des marchés

Canal de Panama

Des représentants canadiens et américains de la Voie maritime ont visité le canal de Panama durant trois jours en avril, pour se renseigner sur ses améliorations technologiques, ses programmes de modernisation et ses études sur l'agrandissement. L'équipe a également examiné le système amélioré de gestion du trafic du canal, son système de communication, de suivi et de navigation ainsi que son système d'identification automatique. Ceux-ci sont expressément adaptés aux fins du canal de Panama et traduisent la volonté de cette voie navigable d'adopter les technologies de pointe les plus appropriées pour améliorer l'efficacité et la sécurité, une stratégie qui est également celle de la Voie maritime.

Études de marché et plan de développement stratégique et des affaires

Le Research and Traffic Group a réalisé deux études de marché pour les entités de la Voie maritime. L'étude sur la compétitivité compare la route Grands Lacs-Voie maritime et d'autres routes ou moyens de transport pour l'expédition de divers produits. L'étude sur le marché potentiel analyse les possibilités qui se présentent à la Corporation en termes de créneaux de marché, de nouveaux produits et d'autres façons d'augmenter le trafic. Les résultats ont été intégrés au plan de développement des affaires de la Voie maritime pour les trois prochaines années, plan formulé et mis en œuvre conjointement par les deux entités de la Voie maritime.

Mission commerciale en France et en Espagne

Une délégation commerciale canado-américaine s'est rendue en France et en Espagne en septembre 2002. Nos représentants – des cadres supérieurs de l'industrie maritime et des instances gouvernementales – ont participé à Paris, Le Havre, Rouen et Barcelone à des réunions avec des responsables des ports et de l'industrie maritime d'Europe.

Le groupe a rencontré des représentants de l'industrie provenant de diverses organisations, dont certaines utilisent le réseau Grands Lacs-Voie maritime ou l'ont fait dans le passé. Un utilisateur occasionnel de la Voie maritime a indiqué qu'un tirant d'eau de 27 pieds permettrait à la Voie maritime de livrer concurrence au Mississippi. La mission commerciale a confirmé que l'ouverture à l'année est également un facteur clé de compétitivité.

Ressources humaines

Prolongation de la convention collective

La CGVMSL a réussi à négocier une prolongation de 15 mois de la convention collective avec ses employés syndiqués. La convention collective, qui devait arriver à terme le 31 décembre 2003, conserve les conditions actuelles, prévoit une augmentation salariale de 3 p. 100 sur la durée de la prolongation et prendra fin le 31 mars 2005. Les employés syndiqués de la CGVMSL sont les tra-

vailleurs qui s'occupent des opérations et de l'entretien aux écluses entre Montréal et Port Colborne, ainsi que les membres du groupe de superviseurs. Tous sont affiliés au Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile – TCA).

Examen des systèmes d'emploi

La CGVMSL a effectué un sondage auprès de ses employés pour préciser combien appartiennent aux quatre groupes désignés par la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. La direction, les syndicats et les représentants des employés ont été consultés sur la formulation et l'administration du questionnaire. La participation a été exceptionnelle, s'élevant à 93 p. 100. Un consultant a passé en revue les politiques et pratiques de la Corporation pour déceler tout obstacle systémique ou attitudinal confrontant les employés ou demandeurs d'emploi, en portant une attention particulière aux membres des groupes visés. Le Comité mixte de l'équité en emploi a préparé un plan d'action en s'appuyant sur les recommandations du consultant. Le plan sera appliqué au cours des deux prochaines années.

Gestion du rendement SMART

Les outils de la gestion du rendement SMART continuent de s'améliorer. La participation au processus s'étend maintenant aux employés syndiqués des opérations et de l'entretien.

Le plus récent des outils SMART est la reconnaissance et l'appréciation des réalisations et des efforts, suivant le principe que l'on répète ce qui est reconnu. Une « boîte à outils » de la reconnaissance propose aux gestionnaires et superviseurs des conseils, techniques et stratégies pour aider à faire de la reconnaissance une pratique de base au sein des groupes de travail, où elle peut être la plus pertinente et la plus opportune et, partant, où elle peut avoir le plus grand impact.

Programme de formation pour le perfectionnement en leadership

En 2002, nous avons mis en œuvre un programme de formation en leadership pour aider les cadres intermédiaires et supérieurs à motiver et aider les employés à réaliser les objectifs de l'organisation. Plus de 30 cadres, y compris des

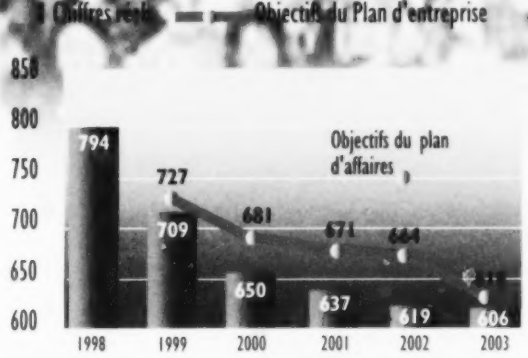
vice-présidents, ont participé aux séances de deux jours animées par un consultant. Chaque participant s'est également prêté à une évaluation d'un jour avec un psychologue industriel visant à diagnostiquer les points forts et points faibles en matière de leadership. Par la suite, des plans de développement personnel mis au point avec le concours de conseillers ont été intégrés aux objectifs du programme SMART propres à chacun. Les progrès réalisés face à ces objectifs ont été suivis grâce aux évaluations SMART et durant des réunions de gestion.

Un programme semblable de formation en leadership sera lancé en mai 2003 pour les superviseurs de premier niveau.

Formation en techniques d'encadrement du personnel

Les superviseurs efficaces doivent satisfaire à la fois aux exigences prévues par la loi, par les conventions collectives et par les politiques d'entreprise, en gérant le personnel de façon à réaliser les objectifs de la CGVMSL. Pour rehausser leurs aptitudes, un programme de formation en techniques d'encadrement a été mis en œuvre au début de

Employés de la Voie maritime
(Équivalents temps plein)



2002. Les modules de formation pratique, qui touchaient des domaines tels que la gestion de l'absentéisme, les techniques de résolution de problèmes, les techniques d'enquête et la gestion des changements, ont été favorablement accueillis. Un programme permanent prévoyant des ateliers supplémentaires s'ajoutera en 2003 à la formation en leadership pour superviseurs.

Plan de relève

Puisque plus de 30 p. 100 de notre effectif aura droit à la retraite au cours des cinq prochaines années (2003-2007), la planification de la relève est une constante priorité. Notre plan de relève pour tous les échelons de gestion et les postes à risque élevé est mis à jour chaque année. Nous continuons de créer de meilleurs outils pour le processus et avons établi de solides liens avec les processus de formation de gestionnaires et de gestion du rendement SMART. Le changement de personnel prévu présentera des occasions de réaliser certains objectifs en matière d'équité en emploi.

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est dirigée par un conseil d'administration de neuf membres, qui se réunit aussi souvent que nécessaire pour fixer et surveiller l'orientation de la Corporation et examiner les résultats financiers. La responsabilité ultime du conseil d'administration consiste à assurer la viabilité à long terme de la CGVMSL et de la Voie maritime, composante essentielle de l'infrastructure des transports du Canada. À cette fin, le conseil d'administration s'assure que nos opérations établissent notre crédibilité auprès des clients et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, en fournissant un service efficient et de haute qualité à tous les utilisateurs, sans préférence, en faisant la promotion des avantages concurrentiels de la Voie maritime et en assurant un environnement sécuritaire pour nos employés et nos clients.

Dans le cadre de sa gérance de la Corporation, le conseil d'administration est chargé de la planification stratégique, de la gestion des risques, de la planification de la relève, de la politique en matière de communications et de l'intégrité des systèmes de contrôle interne et de gestion de l'information de la Corporation. Il définit également les limites des pouvoirs et des responsabilités de la direction et prend des décisions relatives à toutes les activités et dépenses qui s'écartent du plan d'entreprise ou ne sont pas prévues dans ce plan ou dans les ententes officielles entre la Corporation et le gouvernement ou d'autres parties.

Par l'entremise du Comité de régie, qui administre également le Code de conduite, le conseil d'administration s'assure que les objectifs annuels de la Corporation traduisent les engagements pris dans le plan d'entreprise, les lettres d'incorporation et la *Loi maritime du Canada*, et qu'il n'y a pas de conflits d'intérêts. Ce comité surveille également les systèmes qui gèrent les principaux risques d'affaires, soit l'environnement, l'entretien préventif et la santé et la sécurité au travail, et il fait rapport sur ces systèmes.

Le Comité des ressources humaines s'occupe de l'élaboration des plans de relève pour tous les postes de cadre supérieur, évalue le rendement des cadres supérieurs, examine et établit les politiques relatives à la rémunération des cadres supérieurs et surveille le rendement du régime de retraite de la Corporation.

Le Comité de vérification est responsable de l'examen des états financiers et de la vérification des opérations de la Corporation, et il évalue les politiques, systèmes et contrôles internes de nature comptable et financière.

Membres de la Corporation

Conseil d'administration

Robert J. Swenor [1] [2]
Président du conseil
Représentant le secteur fer et acier

Marc Dulude [2]
Vice-président exécutif et chef des opérations
IMTT-Québec
Représentant le gouvernement québécois

W. N. Fox [2]
Vice-président, terminaux et opérations dans l'Est
James Richardson International
Représentant le secteur du grain

Alan R. Holt [2*] [4*]
Représentant les autres industries et groupes

Ian MacGregor [3]
Fasken Martineau DuMoulin LLP
Représentant le gouvernement ontarien

Conseil d'administration de la CGVMSL du 1er avril 2002 au 31 mars 2003

Georges H. Robichon [1*]
Premier vice-président et conseiller juridique principal
Fednav Limitée
Représentant les armateurs internationaux

Doug Smith [3 4]
Représentant les armateurs domestiques

Guy C. Véronneau
Président et chef de la direction
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Denise Verreault [1 3*]
Présidente
Groupe maritime Verreault Inc.
Représentant le gouvernement fédéral

Membres du :

1 Comité de régie
2 Comité des ressources humaines
3 Comité des vérificateurs
4 Comité des actifs
* Président du Comité

Dirigeants

Guy C. Véronneau
Président et chef de la direction

Richard Corfe
Vice-président, Région Maisonneuve jusqu'au 31 août 2002
Vice-président exécutif depuis le 1er septembre 2002

Joseph V. Contala
Vice-président, Technologies de l'information et des télécommunications
jusqu'au 28 mars 2003

Adina Juster
Vice-présidente, Région Maisonneuve depuis le 1er septembre 2002

Michel Drolet
Vice-président, Région Niagara

André Latour
Vice-président, Ressources humaines
jusqu'au 28 mars 2003

Carol Lemelin
Vice-président, Finance et administration

Camille G. Trépanier
Vice-président, Développement stratégique et des affaires

Yvette Hoffman
Avocat-conseil et secrétaire

Membres de l'industrie 2002-2003

Céréales

ADM Agri-Industries Ltd.
Windsor (Ontario)

Agricore United
Winnipeg (Manitoba)

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Bunge Canada Ltd.
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

James Richardson International Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary (Alberta)

Saskatchewan Wheat Pool
Regina (Saskatchewan)

The Canadian Wheat Board
Winnipeg, Manitoba

Acier et minerai de fer

Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier
Montréal (Québec)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

Autres

AGP Grain, Ltd.
Minneapolis (Minnesota)

Essroc Canada Inc.
Mississauga (Ontario)

IMC Canada Ltd.
Regina (Saskatchewan)

Keystone Industry Co.
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Concord (Ontario)

La société canadienne de sel, limitée
Pointe-Claire (Québec)

Omnisource Corporation,
Burlington (Ontario)

Ontario Power Generation Inc.
Toronto (Ontario)

Petro-Canada
Oakville (Ontario)

Redpath Sugars
Toronto (Ontario)

Sifto Canada Inc.
Goderich (Ontario)

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Limited
Hamilton (Ontario)

N.M. Paterson & Sons Ltd.
Thunder Bay (Ontario)

Société Maritime CSL Inc.
Montréal (Québec)

St. Mary's Cement
Toronto (Ontario)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Armateurs internationaux

Agences maritimes Scandia inc.
Montréal (Québec)

Cleveland Tankers Inc.
Cleveland (Ohio)

Corporation Navigation Christensen
Montréal (Québec)

Colley Motorships LimitedWestmount
(Québec)

Compass Marine Services
Montréal (Québec)

Fednav International Ltée
Montréal (Québec)

Gibson Canadian & Global Agency Inc.
Montréal (Québec)

Gresco Ltée
Montréal (Québec)

Laden Maritime
Montréal (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

Robert Reford (division de MRRM (Canada) Inc.)
Montréal (Québec)

Robin Maritime Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

Georges H. Robichon [1*]
Premier vice-président et conseiller juridique principal
Fednav Limitée
Représentant les armateurs internationaux

Doug Smith [3 4]
Représentant les armateurs domestiques

Guy C. Véronneau
Président et chef de la direction
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Denise Verreault [1 3*]
Présidente
Groupe maritime Verreault Inc.
Représentant le gouvernement fédéral

Membres du :

1 Comité de régie
2 Comité des ressources humaines
3 Comité des vérificateurs
4 Comité des actifs
* Président du Comité

Dirigeants

Guy C. Véronneau
Président et chef de la direction

Richard Corfe
Vice-président, Région Maisonneuve jusqu'au 31 août 2002
Vice-président exécutif depuis le 1er septembre 2002

Joseph V. Contala
Vice-président, Technologies de l'information et des télécommunications
jusqu'au 28 mars 2003

Adina Juster
Vice-présidente, Région Maisonneuve depuis le 1er septembre 2002

Michel Drolet
Vice-président, Région Niagara

André Latour
Vice-président, Ressources humaines
jusqu'au 28 mars 2003

Carol Lemelin
Vice-président, Finance et administration

Camille G. Trépanier
Vice-président, Développement stratégique et des affaires

Yvette Hoffman
Avocat-conseil et secrétaire

Membres de l'industrie 2002-2003

Céréales

ADM Agri-Industries Ltd.
Windsor (Ontario)

Agricore United
Winnipeg (Manitoba)

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Bunge Canada Ltd.
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

James Richardson International Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary (Alberta)

Saskatchewan Wheat Pool
Regina (Saskatchewan)

The Canadian Wheat Board
Winnipeg, Manitoba

Acier et minerai de fer

Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier
Montréal (Québec)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

Autres

AGP Grain, Ltd.
Minneapolis (Minnesota)

Essroc Canada Inc.
Mississauga (Ontario)

IMC Canada Ltd.
Regina (Saskatchewan)

Keystone Industry Co.
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Concord (Ontario)

La société canadienne de sel, limitée
Pointe-Claire (Québec)

Omnisource Corporation,
Burlington (Ontario)

Ontario Power Generation Inc.
Toronto (Ontario)

Petro-Canada
Oakville (Ontario)

Redpath Sugars
Toronto (Ontario)

Sifto Canada Inc.
Goderich (Ontario)

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Limited
Hamilton (Ontario)

N.M. Paterson & Sons Ltd.
Thunder Bay (Ontario)

Société Maritime CSL Inc.
Montréal (Québec)

St. Mary's Cement
Toronto (Ontario)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Armateurs internationaux

Agences maritimes Scandia inc.
Montréal (Québec)

Cleveland Tankers Inc.
Cleveland (Ohio)

Corporation Navigation Christensen
Montréal (Québec)

Colley Motorships LimitedWestmount (Québec)

Compass Marine Services
Montréal (Québec)

Fednav International Ltée
Montréal (Québec)

Gibson Canadian & Global Agency Inc.
Montréal (Québec)

Gresco Ltée
Montréal (Québec)

Laden Maritime
Montréal (Québec)

Monship Inc.
Montréal (Québec)

Robert Reford (division de MRRM (Canada) Inc.)
Montréal (Québec)

Robin Maritime Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

L'examen de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Corporation au terme de sa cinquième année d'activité doit être lu de concert avec les états financiers figurant aux pages suivantes. Les résultats de 2003 concernent la période du 1er avril 2002 au 31 mars 2003. Les résultats de l'année précédente présentés aux fins de comparaison concernent la période du 1er avril 2001 au 31 mars 2002.

APERÇU

Rendement financier et réserve de la Corporation

En 2003, la Corporation a terminé sa cinquième année d'activité en même temps que la première période de cinq ans du plan d'entreprise en vertu de l'Entente de gestion, d'opération et d'entretien conclue avec le gouvernement fédéral en 1998. Le succès financier de la Corporation se mesure en considérant le total des dépenses d'exploitation par rapport au plan d'entreprise de l'exercice. La Corporation a de nouveau enregistré des résultats supérieurs aux prévisions du plan d'entreprise, en réussissant à gérer efficacement ses coûts contrôlables. L'étroite surveillance de la gestion budgétaire est la clé permettant à la CGVMSL de contrôler ses coûts. Les équipes de gestion des régions Maisonneuve et Niagara ainsi que du siège social passent en revue les résultats financiers tous les mois, tandis que des prévisions révisées et des analyses des écarts sont réalisées tous les trimestres. Cette étroite surveillance des coûts permet à la direction d'apporter les ajustements qui s'imposent dès que des écarts négatifs ou positifs apparaissent.

Les dépenses combinées de la Corporation aux titres des coûts contrôlables et du renouvellement des actifs se sont élevées à 83,7 millions de dollars, contre 86,8 millions de dollars prévus au plan d'entreprise. L'écart favorable de 3,1 millions de dollars s'ajoute au compte de réserve théorique de la Corporation. L'évolution de cette réserve théorique est le point de référence servant à déterminer si des ristournes ou réductions des péages peuvent être accordées aux utilisateurs du réseau de la Voie maritime. Les montants accumulés ont servi à réduire les péages au cours de la saison de navigation 2002: nos clients en ont profité directement puisque leurs péages ont été réduits de 1,5 p. 100, la réduction totale s'élevant à 0,962 million de dollars.

Le solde de la réserve théorique est de 14,2 millions de dollars au terme de la cinquième année d'activité.

Comme elle a si bien réussi à contrôler ses coûts, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent a pu appliquer à son tarif des péages une réduction permanente de 1,0 p. 100 qui entrera en vigueur pour la saison de navigation 2003. Sur 10 ans, la valeur actuelle de cette réduction des péages de 1 p. 100 s'élève à 5,794 millions de dollars. Un montant équivalent sera déduit de la réserve théorique de la Corporation. La réduction des péages rehausse la compétitivité de la Voie maritime.

Montant de la réserve théorique au 31 mars 2002	12,057 M$
Augmentation attribuable aux économies réalisée en 2002-2003 par rapport au plan d'entreprise	3,075 M$
Moins : Réduction des péages pour la saison de navigation 2002	0,962 M$
Réserve nette de la Corporation au 31 mars 2003	**14,170 M$**
Diminution de la réserve en 2003 (réduction des péages de 1%)	5,794 M$

Résultats financiers

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Revenus

Les revenus sont inférieurs à l'objectif du plan d'entreprise pour une deuxième année consécutive. Les revenus totaux de la Corporation s'élèvent à 65,365 millions de dollars en 2002-2003, par rapport à l'objectif de 73,864 millions de dollars. Le manque à gagner est de 8,499 millions de dollars. Les revenus nets de l'an dernier étaient de 64,495 millions de dollars. Les revenus totaux des cinq dernières années (1998 à 2003) s'élèvent à 366,1 millions de dollars alors que le plan d'entreprise prévoyait 367,8 millions de dollars pour cette période. Sur les cinq ans, la différence est d'à peine 1,7 million de dollars, soit moins de la moitié de 1 p. 100.

Conformément à nos nouvelles conventions comptables, nous avons ajouté un poste Amortissement des contributions reportées à l'égard des immobilisations – d'un montant de 1,450 million de dollars en 2002-2003, en comparaison d'un montant révisé de 1,235 million de dollars en 2001-2002. Les années précédentes, les acquisitions d'immobilisations étaient financées par le Fonds de capital en fiducie et la contribution nette était entièrement incluse dans les revenus de l'année même si les actifs étaient amortis sur la durée de leur vie utile. Par suite du changement, la contribution du Fonds de capital est créditée à un poste de bilan et amortie sur la même période que les actifs correspondants. Les résultats des années précédentes ont été rajustés de façon à appliquer les nouvelles règles rétroactivement au 1er octobre 1998.

La Corporation a effectué au cours de l'année un inventaire matériel complet de ses immobilisations. Il en a résulté certaines radiations d'actifs, comme le montrent les états financiers. Une des radiations, s'élevant à 180 000 $, vise un projet technologique jugé inopérant à la fin de l'exercice.

Les revenus des droits et permis, qui concernent surtout l'accord avec St. Catharines Hydro, ont baissé à 402 000 $, contre 866 000 $ l'an dernier. La production de notre centrale électrique de St. Catharines a été réduite par suite d'une exigence faisant en sorte que la consommation d'eau doit être limitée à ce qui est nécessaire pour la navigation dans le canal Welland. La Corporation recherche d'autres solutions pour exploiter pleinement le potentiel hydroélectrique du canal Welland.

Les revenus de placements proviennent du fonds de roulement qui est maintenu dans nos comptes bancaires. À chaque trimestre, la Corporation verse tout excédent de trésorerie au Fonds de capital en fiducie ou, en cas de besoin de trésorerie, reçoit des fonds du Fonds de capital en fiducie. La gestion des fonds engendrés par la Corporation est soumise aux conditions associées au Fonds de capital en fiducie, qui a été créé le 1er octobre 1998 lors du transfert de la responsabilité de la Voie maritime à la Corporation.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation se rapportant à la gestion et l'exploitation de l'infrastructure de la Voie maritime s'élèvent à 58,4 millions de dollars en 2002-2003. Elles ont augmenté de 9,80 p. 100 par rapport aux 53,2 millions de dollars de l'an dernier, mais elles demeurent inférieures aux 60,7 millions de dollars prévus selon le plan d'entreprise.

Les salaires et avantages sociaux des employés ont augmenté de 1,14 million de dollars ou 3,34 p. 100 depuis l'an dernier. Les coûts des avantages et pensions actuels et futurs des employés ont augmenté de 22,7 p. 100, à 13,7 millions de dollars par rapport aux 11,1 millions de dollars de l'an dernier. Les coûts de l'assurance-santé sont demeurés élevés et les revenus des fonds du régime de pension ont été inférieurs aux prévisions, ce qui a contribué à l'augmentation des coûts au titre des avantages des employés. L'ensemble des salaires et traitements versés aux employés ainsi que des coûts associés aux avantages et pensions des employés s'élèvent à 48,8 millions de dollars, ou 83,5 p. 100 des frais d'exploitation totaux. En 2001-2002, l'ensemble de ces coûts arrive à 45,2 millions de dollars ou 84,9 p. 100 des frais d'exploitation totaux. La Corporation a réduit son effectif d'équivalents temps plein (ETP), de 619 en 2001-2002 à 606 en 2002-2003, en contrôlant plus rigoureusement les heures supplémentaires et l'absentéisme.

Les autres frais d'exploitation atteignent 9,6 millions de dollars en 2002-2003, en comparaison de 8,0 millions de dollars pour l'exercice précédent. Les deux tiers de l'augmentation sont imputables aux frais d'assurance, qui continuent de grimper à des niveaux bien supérieurs aux prévisions. L'assurance de l'infrastructure et l'assurance responsabilité civile a coûté 2,29 millions de dollars en 2002-2003, contre 1,23 million de dollars l'an dernier et 0,67 million de dollars il y a deux ans. L'augmentation est ainsi de 240 p. 100 sur trois ans. Dans le cadre de ses objectifs stratégiques, la Corporation s'est employée à évaluer et réduire les risques associés à ses activités. Nous renseignons les assureurs sur les progrès réalisés et espérons que notre gestion plus active des risques aura des répercussions positives sur nos primes d'assurance.

Les autres frais d'exploitation à l'exclusion des frais d'assurance s'élèvent à 7,3 millions de dollars cette année, 7,8 p. 100 plus élevé que les 6,77 millions de dollars de l'an dernier. Les prix de l'énergie ont augmenté au courant de l'année, entraînant des frais majorés pour l'électricité, le chauffage et l'essence. La Corporation continue de chercher des moyens de réduire ses frais d'exploitation. Pendant l'année, un expert indépendant a réalisé une étude de la gestion de la flotte de véhicules. Plusieurs domaines d'amélioration possible ont été cernés. Des mesures seront prises en conséquence pour optimiser la gestion des véhicules de la Voie maritime.

Renouvellement des actifs

Le programme de renouvellement des actifs, qui représente le coût de l'entretien et des réparations majeures apportées aux écluses, ponts sur le canal, édifices et autres éléments d'infrastructure, s'élève à 22,9 millions de dollars pour l'exercice, par rapport à 22,8 millions de dollars en 2001-2002.

La dépense d'amortissement de 3,068 millions de dollars est inférieure de 86 000 $ à celle de l'an dernier et est conforme aux conventions comptables décrites à la note 4(d).

Liquidité et fonds propres – flux de trésorerie

L'Entente de gestion, d'opération et d'entretien et l'accord sur le fonds de fiducie conclu avec Transports Canada définissent clairement les modalités concernant la liquidité et le financement de la Corporation. Les déficits de la Corporation (s'il y en a) doivent être remboursés à même le Fonds de capital, tandis que les fonds excédentaires de la Corporation (s'il y en a) doivent être versés au

Fonds de capital. En 2002-2003, la Corporation a enregistré un flux de trésorerie négatif pour une deuxième année consécutive, en raison de revenus de péages sensiblement réduits. Les trois premières années de son plan d'entreprise, la Corporation a produit des flux de trésorerie positifs et les fonds excédentaires ont été versés au Fonds de capital en fiducie. Au cours des deux derniers exercices, la Corporation a retiré des montants du Fonds de capital en fiducie. En 2002-2003, la contribution du Fonds aux dépenses d'exploitation a été de 13,558 millions de dollars, contre 11,147 millions de dollars l'an dernier. La contribution aux acquisitions d'immobilisations a également augmenté en 2002-2003, de 1,763 million de dollars à 2,732 millions de dollars. (Les notes 7 et 13 expliquent les montants dus ou payés par le Fonds de capital en fiducie au titre des acquisitions d'immobilisations ainsi que la contribution au déficit de la Corporation.)

La Corporation conserve à la banque le montant minimum requis en fonds de roulement par rapport à ses obligations financières envers ses employés et autres créanciers. Au 31 mars 2003, les liquidités étaient de 5,910 millions de dollars, contre 1,394 million de dollars l'an dernier.

APERÇU DE CINQ ANS (périodes se terminant le 31 mars; montants en milliers de dollars)

	2003	2002*	2001*	2000*	1999* (6 mois)
Produits					
Péages	63 524 $	62 025 $	73 383 $	73 234 $	28 675 $
Autres revenus de navigation	1 380	1 360	1 208	1 161	395
Droits de permis	402	866	1 013	513	261
Revenus de placement	273	219	371	424	552
Gain (perte) sur la vente d'immobilisations	(214)	25	54	694	-
Amortissement des apports reportés liés aux immobilisations	1 450	1 235	1 066	576	107
	66 815	65 730	77 097	76 602	29 990
Charges					
Fonctionnement	38 429	33 216	33 435	31 230	27 921
Renouvellement des actifs	22 897	22 750	23 398	20 898	16 964
Amortissement des immobilisations	3 068	3 154	3 192	3 028	1 262
	84 394	79 120	80 043	75 156	46 147
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges avant les postes suivants	(17 579)	(13 390)	(2 948)	1 446	(16 157)
Encouragement au départ	-	-	-	(512)	(913)
Examen spécial	(6)	(259)	-	-	-
Frais de transaction	(18)	(144)	(114)	(352)	(1 085)
Contribution du (au) Fonds de capital en fiducie	13 588	11 147	630	(4 113)	16 917
Excédents des (charges sur les produits) produits sur les charges	(4 015) $	(2 646) $	(2 432) $	(3 531) $	(1 238) $

* redressé - (Note 5)

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

Ces présents états financiers de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et tous les renseignements contenus dans le présent Rapport annuel sont la responsabilité de la direction.

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et aux normes comptables précisées dans les notes complémentaires aux états financiers. Au besoin, la direction a fait des jugements et des estimations éclairés à l'égard de l'enregistrement des transactions financières. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le Rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux que fournissent les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction a mis au point et maintient des systèmes de contrôle interne conçus pour fournir une certitude raisonnable que les livres comptables de la Corporation constituent un fondement fiable pour la préparation des états financiers. Les politiques et procédures ont pour objet de veiller à ce que les transactions soient autorisées de façon appropriée et que les actifs soient protégés contre les pertes et les utilisations non autorisées.

Le Conseil d'administration s'acquitte de sa responsabilité d'examiner les états financiers annuels principalement par l'entremise du Comité de vérification. Ce Comité est composé de trois administrateurs externes nommés par le Conseil d'administration.

Au cours de l'année, le Comité de vérification rencontre la direction ainsi que les vérificateurs internes et externes pour examiner toute question de comptabilité, de contrôle interne et de vérification, afin de veiller à ce que la direction s'acquitte adéquatement de ses responsabilités. En outre, il examine les états financiers avant qu'ils ne soient présentés au Conseil d'administration pour approbation.

Les vérificateurs externes et internes ont libre accès aux membres du Comité de vérification, en présence ou non de la direction.

Les vérificateurs indépendants, Deloitte & Touche s.r.l., dont le rapport suit, ont vérifié les états financiers.

Richard Corfe
Le président et chef de la direction

Carol Lemelin
Le vice-président, Finance et administration

Le 1er mai 2003

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres de
La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Nous avons vérifié le bilan de La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent au 31 mars 2003 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Corporation au 31 mars 2003 ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur les corporations canadiennes* nous déclarons qu'à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Deloitte & Touche s.r.l.

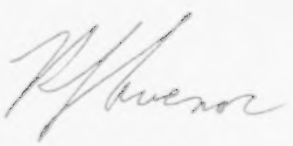
Deloitte & Touche s.r.l.
Comptables agréés

Le 1er mai 2003

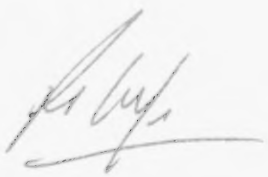
ÉTATS DES RÉSULTATS
de l'exercice terminé le 31 mars 2003 (en milliers de dollars)

	2003	2002 (redressé) (note 5)
PRODUITS		
Peages	63 324 $	62 025 $
Autres revenus de navigation	1 380	1 360
Droits de permis	402	866
Revenu de placements	273	219
Gain (perte) sur la vente d'immobilisations	(214)	25
Amortissement des apports reportés liés aux immobilisations (note 11)	1 450	1 235
	66 815	65 730
CHARGES		
Fonctionnement	38 429	34 216
Renouvellement des actifs	22 897	22 750
Amortissement des immobilisations	3 068	3 154
	64 394	60 120
Excédent des charges sur les produits avant les frais d'examen spécial, les frais de transaction et la contribution du Fonds de capital en fiducie	(17 579)	(13 390)
Frais d'examen spécial	(6)	(259)
Frais de transaction (note 14)	(18)	(144)
Contribution du Fonds de capital en fiducie (note 13)	13 588	11 147
EXCÉDENT DES CHARGES SUR LES PRODUITS	(4 015) $	(2 646) $

ÉTATS FINANCIERS APPROUVÉS PAR LE CONSEIL



Robert Swenor
Directeur



Richard Corfe
Directeur

Bilan
au 31 mars 2003 (en milliers de dollars)

	2003	2002 (redressé) (note 5)
ACTIF À COURT TERME		
Encaisse	5 910 $	1 394 $
Débiteurs (note 6)	3 830	4 121
Stocks de fournitures	2 496	2 340
Charges payées d'avance	1 569	934
	13 805	8 789
MONTANT DÛ PAR LE FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE (note 7)	28 039	31 550
IMMOBILISATIONS (note 8)	11 583	12 290
DÛ DU FONDS POUR PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI EN FIDUCIE (note 10)	13 890	13 283
ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 9)	2 769	2 770
	70 086 $	68 688 $
PASSIF À COURT TERME		
Créditeurs et charges à payer (note 6)	11 670 $	10 234 $
Avantages sociaux payables aux employés	1 394	1 424
Montant dû au Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 10)	303	390
Produits reportés	1 646	1 028
	15 013	13 076
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI	13 890	13 283
APPORTS REPORTÉS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS (note 11)	8 386	7 104
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 9)	17 059	15 472
	39 335	35 859
	54 348	48 935
ACTIF NET		
Investi en immobilisations	3 197	5 186
Avoir du Canada (note 12)	12 541	14 567
	15 738	19 753
	70 086 $	68 688 $

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice terminé le 31 mars 2003 (en milliers de dollars)

	2003	2002 (redressé) (note 3)
RENTRÉES (SORTIES) NETTES DE FONDS LIÉES AUX ACTIVITÉS SUIVANTES :		
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des charges sur les produits	(4 015) $	(2 646) $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement des immobilisations	3 068	3 154
(Gain) perte à l'aliénation d'immobilisations	214	(25)
Amortissement des apports liés aux immobilisations	(1 450)	(1 235)
Variation dans les avantages sociaux futurs	1 594	694
	(589)	(58)
Variation dans les éléments hors caisse du fonds de roulement lié au fonctionnement	1 437	(5 515)
Augmentation des prestations de cessation d'emploi	607	781
Diminution du montant dû au Receveur général du Canada		(1 046)
	1 455	(5 838)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Contributions du Fonds de capital en fiducie envers des acquisitions d'immobilisations	2 732	1 763
Diminution du montant dû par le Fonds de capital en fiducie	3 511	7 501
	6 243	9 264
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Augmentation du Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie	(607)	(781)
Acquisitions d'immobilisations	(2 732)	(1 763)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	137	38
	(3 182)	(2 486)
AUGMENTATION NETTE DE L'ENCAISSE	4 516	940
ENCAISSE AU DÉBUT	1 394	454
ENCAISSE À LA FIN	5 910 $	1 394 $

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

de l'exercice terminé le 31 mars 2003 (en milliers de dollars)

	Investi en immobilisations	Avoir du Canada	Déficit de fonctionnement	Total 2003	Total 2002 (redressé) (note 5)
SOLDE AU DÉBUT, tel que reporté	12 290 $	14 567 $	- $	26 857 $	28 973 $
Redressement affecté aux exercices antérieurs (note 5)	(7 104)	-	-	(7 104)	(6 576)
SOLDE AU DÉBUT, tel que redressé	5 186	14 567	-	19 753	22 399
EXCÉDENT DES CHARGES SUR LES PRODUITS	-	-	(4 015)	(4 015)	(2 646)
Acquisition nette d'immobilisations	2 361	-	(2 361)	-	-
Apports liés aux immobilisations, net de l'amortissement	(1 282)	-	1 282	-	-
Variation dans les avantages sociaux futurs	-	(1 594)	1 594	-	-
Variation du régime de retraite supplémentaire	-	(432)	432	-	-
Amortissement des immobilisations	(3 068)	-	3 068	-	-
SOLDE À LA FIN	3 197 $	12 541 $	- $	15 738 $	19 753 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES

de l'exercice terminé le 31 mars 2003 (en milliers de dollars)

1. *CONSTITUTION EN PERSONNE MORALE*

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (la Corporation) a été constituée en personne morale à but non lucratif en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* le 9 juillet 1998. Conformément à une entente conclue avec Sa Majesté, certains actifs de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), société d'État, ont été transférés à la Corporation avec prise d'effet le 1er octobre 1998. Ces actifs sont reliés à l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent comprenant une voie navigable en eau profonde entre Montréal et le lac Érié (la Voie maritime). Par suite d'une autre entente conclue avec le ministre des Transports, la Corporation a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime pour une période de dix ans (renouvelable pour dix années supplémentaires).

Les actifs transférés comprenaient tous les biens mobiliers, les biens incorporels et le fonds de roulement de l'AVMSL. La propriété des immobilisations, des écluses, des ponts, des immeubles et autres agencements a été transférée au gouvernement du Canada à la liquidation de l'AVMSL.

À la liquidation de l'AVMSL, une fiducie a été créée pour capitaliser les droits acquis accumulés à la cessation d'emploi des employés de la Voie maritime qui devaient être transférés à la Corporation, appelée le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

En outre, à la liquidation de l'AVMSL, les fonds excédentaires de la Corporation ont été transférés à une seconde fiducie créée dans le but de financer les déficits futurs découlant de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime. Cette fiducie, le Fonds de capital en fiducie, a été créée le 1er octobre 1998.

1. Constitution en personne morale (suite)

avec un capital de 29 401 $. L'actif et le passif à court terme de l'AVMSL à cette date ont été transférés à la nouvelle corporation en exigeant que le produit net de la réalisation des comptes débiteurs, après acquittement des dettes transférées de l'AVMSL, soit versé trimestriellement au Fonds de capital en fiducie.

Immédiatement après le transfert des actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1er octobre 1998 et conformément à une directive du ministre des Transports, la Corporation a transféré 24 000 $ au Fonds de capital en fiducie pour porter les fonds disponibles à 53 401 $ en vue de financer les déficits d'exploitation futurs conformément aux conditions de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. Les transferts de fonds à la Corporation en vue de couvrir les déficits futurs éventuels seront comptabilisés comme des produits dans l'état des résultats.

La Corporation est le fiduciaire de ces deux fiducies.

La saison de navigation de la Voie maritime est une période d'environ neuf mois qui commence chaque année vers le début d'avril pour se terminer vers la fin de décembre. En conséquence, les produits sont réalisés au cours des neuf premiers mois de l'exercice (qui commence le 1er avril) tandis que la majorité des frais d'entretien et de renouvellement des actifs sont engagés pendant la période de fermeture de la Voie maritime (de janvier à mars).

2. ENTENTE D'EXPLOITATION

La Corporation a été mandatée pour gérer, exploiter et entretenir la Voie maritime conformément à une Entente de gestion, exploitation et entretien qui exige que la Corporation soumette au ministre des Transports des plans d'entreprise quinquennaux pendant toute la durée de l'entente. Le plan d'entreprise englobe les produits et les frais d'exploitation prévus ainsi qu'un "Plan de renouvellement des actifs". La Corporation est autorisée à prélever des péages et à recevoir d'autres produits pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, et à recouvrer, auprès du gouvernement du Canada, des fonds supplémentaires pour éliminer au besoin les déficits de fonctionnement, conformément aux conditions de l'entente.

L'entente susmentionnée prévoit également la formation d'un "Comité des actifs", composé de deux représentants de la Corporation et de deux représentants de l'État, qui examinera les plans annuels pour les besoins d'immobilisations, d'entretien et de renouvellement des actifs sous administration de la Corporation. Le Comité examinera chaque année le Plan de renouvellement des actifs et déterminera s'il est approprié ou si des changements s'imposent.

Le 31 mars 2003 étant la dernière année du premier plan d'entreprise, un accord a été conclu en avril 2003 avec le ministre des Transports pour approuver un deuxième plan d'entreprise quinquennal qui prendra fin en mars 2008.

3. COMPTE DE RÉSERVE DE LA CORPORATION

En vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien, la Corporation est mandatée pour établir un compte de réserve théorique. Le compte accumule les sommes recouvrées pour les frais de fonctionnement engagés par la Corporation, au moyen d'un apport du gouvernement, d'une assurance ou d'une indemnité, ainsi que par les écarts favorables dans les frais de fonctionnement et les coûts de renouvellement des actifs entre ceux engagés au cours d'un exercice et les coûts projetés selon le plan d'entreprise. La réserve théorique est réduite des écarts défavorables dans les coûts réels de fonctionnement et autres ajustements. Elle servira d'indicateur du montant dont les péages futurs peuvent être ajustés, au moment de tenir compte des activités futures de la Voie maritime, telles qu'elles sont contenues dans le plan d'entreprise de la Corporation. Le compte de réserve de la corporation en 2003 est de 14 170 $ (2002 - 12 057 $).

4. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour des organismes sans but lucratif. Voici un sommaire des principales conventions comptables :

a) Revenus

Les revenus de péages et autres frais de service sont constatés à titre de produits au moment où ils sont gagnés.

b) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent le matériel et les fournitures utilisés pour l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime. Ils englobent les pièces de rechange qui ont été transférées à la Corporation

le 1er octobre 1998. Certaines pièces ont été transférées à une valeur symbolique. Les fournitures sont inscrites au coût moyen.

c) Impôt sur les bénéfices

La Corporation est exemptée de l'impôt sur les bénéfices en vertu de l'alinéa 149(1)(*l*) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

d) Immobilisations

Les immobilisations de la Corporation comprennent les structures temporaires, les biens mobiliers comme les véhicules automobiles, les petits navires utilisés pour l'exploitation de la Voie maritime, l'ameublement et le matériel de bureau, notamment les ordinateurs et les logiciels connexes. De tels actifs sont capitalisés s'ils ont un coût initial égal ou supérieur à 3 000 $ (trois mille dollars).

Les ajouts ultérieurs sont comptabilisés au coût. Le coût des éléments d'actif vendus, mis hors service ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire, d'après la durée de vie utile estimative des éléments d'actif.

La Corporation traite comme des frais d'exploitation tous les coûts d'entretien majeur et de remise en état, ainsi que tout ajout aux immobil sations actuelles de la Voie maritime qui ont été transférées au Canada lors de la liquidation de l'AVMSL (définies comme les "immobilisations gérées existantes").

e) Apports liés aux immobilisations

La méthode de report est utilisée pour les apports liés aux immobilisations. Les apports sont constatés comme revenus au cours de l'exercice où l'amortissement de ces actifs est imputé.

f) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de la Corporation ont droit à des prestations particulières ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et leurs conditions d'emploi. Ces prestations englobent les congés de maladie et les congés d'ancienneté accumulés qui sont payables à la cessation d'emploi. Habituellement, les prestations correspondent au plus élevé des deux montants suivants : une semaine de salaire (deux semaines pour la première année de service) pour chaque année de service jusqu'à concurrence de 28 semaines ou 75 % du solde des jours de congé de maladie accumulés de l'employé. Les employés ont droit à 15 jours de congé de maladie par an. Le passif relatif aux prestations est comptabilisé au fur et à mesure que les prestations s'accumulent pour les employés.

g) Régime de retraite

Tous les anciens employés de l'AVMSL, qui ont été transférés à la Corporation le 1er octobre 1998, font partie du Régime de pensions de retraite de la fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, pour le service allant jusqu'au 31 mars 1999. La Corporation a établi son propre régime de retraite et les employés ont eu l'option de transférer leurs droits à pension au nouveau régime ou de demeurer dans le Régime de pensions de retraite de la fonction publique. Les nouveaux employés, à compter du 1er avril 1999, deviennent membres du Régime de pension de la Corporation.

5. REDRESSEMENT AFFECTÉ AUX EXERCICES ANTÉRIEURS

La Corporation a reclassé certains apports grevés d'affectations d'origine externe pour les imputer aux apports reportés liés aux immobilisations, dans le but de présenter la nature des restrictions. Les apports pour l'acquisition des immobilisations qui seront amorties, ont été reclassés comme reportés et sont constatés comme revenus de la même manière que la dépense d'amortissement se rapportant aux immobilisations acquises.

Cette modification a été appliquée rétroactivement et, par conséquent, certains chiffres comparatifs ont été redressés. Cette modification a eu comme conséquence une diminution de l'actif net investi en immobilisations et une augmentation des apports reportés liés aux immobilisations d'un montant de 7 104 $ au 31 mars 2002 (6 376 $ au 31 mars 2001) et une augmentation dans l'amortissement des apports reportés pour l'exercice terminé le 31 mars 2002 de 1 235 $, et une diminution de la contribution du fonds de capital en fiducie imputée à l'exploitation d'un montant total de 1 763 $.

6. DÉBITEURS, CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

Ces comptes découlent du cours normal des activités. Ils sont généralement encaissables et payables au cours du mois suivant et ne portent pas intérêt. La valeur comptable de chacun correspond approximativement à sa juste valeur.

7. *MONTANT DÛ PAR LE FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE*

La Corporation a un montant à recevoir du Fonds de capital en fiducie pour assumer les obligations spécifiques de soutien de la Voie maritime comme les déficits de la Corporation, les acquisitions d'immobilisations et d'autres besoins de trésorerie à court terme conformément à l'entente de fiducie.

Les variations du solde dû par le Fonds de capital en fiducie au 31 mars étaient les suivantes :

	2003	2002
Solde au début	31 550 $	39 051 $
État de compte net des débiteurs d'ouverture et des créditeurs	79	196
Besoin de trésorerie payé par le Fonds de capital	(7 000)	(18 300)
Remboursement du déficit de l'exercice précédent	(12 910)	(2 307)
Apport à recevoir pour les acquisitions d'immobilisations	2 732	1 763
Apport à recevoir pour les dépenses d'exploitation	13 588	11 147
Solde net à la fin	28 039 $	31 550 $

8. *IMMOBILISATIONS*

	Taux d'amortissement annuel	2003 Coût	2003 Amortissement cumulé	2003 Valeur nette	2002 Valeur nette
Systèmes de technologie de l'information	20 %	13 143 $	10 116 $	3 027 $	3 787 $
Véhicules	10 %-20 %	5 200	3 596	1 604	1 655
Flotte	2 %-20 %	4 088	3 133	955	1 116
Machines et matériel de bureau	2 %-20 %	4 107	2 421	1 686	1 654
Matériel d'infrastructure	2 %-20 %	7 852	4 069	3 783	2 716
Immobilisations en construction	-	528	-	528	1 362
		34 918 $	23 335 $	11 583 $	12 290 $

9. *AVANTAGES SOCIAUX FUTURS*

La Corporation a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés qui offre aussi des avantages complémentaires autres que les avantages de retraite et qui comprennent des assurances complémentaires, l'assurance maladie et l'assurance-vie, pour les employés à la retraite. L'information concernant ce régime de retraite à prestations déterminées et les avantages complémentaires autres que les avantages de retraite, est la suivante :

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Obligation au titre des prestations constituées			
Solde au début de l'exercice	86 062 $	293 $	30 500 $
Coût des services rendus (employeur)	4 883	76	1 405
Intérêts débiteurs	6 000	25	2 030
Contributions des membres	1 550	-	-
Prestations versées	(789)	-	(1 326)
Révisions apportées au régime	-	24	-
Perte actuarielle	-	24	1 093
Solde à la fin de l'exercice	97 706 $	442 $	33 402 $
Actif du régime			
Juste valeur au début de l'exercice	94 170 $	- $	14 254 $
Rendement de l'actif du régime	6 487	12	-
Cotisation de la Corporation	4 227	720	1 549
Gain actuariel (perte) de placement	(13 840)	(8)	-
Cotisations des membres	1 550	-	-
Prestations versées	(789)	-	(1 326)
Juste valeur à la fin de l'exercice	91 805 $	724 $	14 477 $
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	(5 901) $	282 $	(18 925) $
Coût des prestations au titre des services passés, non amortis	1 888	58	-
Perte actuarielle nette non amortie	6 350	92	1 866
Actif (passif) constaté au titre des prestations constituées	2 337 $	432 $	(17 059) $

9. *Avantages sociaux futurs (suite)*

Hypothèses actuarielles significatives
Les hypothèses actuarielles significatives retenues par la Corporation pour évaluer ses obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes :

(Moyenne pondérée des hypothèses au 1er janvier 2003)

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Taux d'actualisation	6,75 %	6,75 %	6,75 %
Taux de rendement prévu de l'actif du régime	6,75 %	6,75 %	0,00 %
Taux de croissance de la rémunération	4,50 %	4,50 %	4,50 %

Aux fins de l'évaluation, un taux tendanciel de croissance annuelle hypothétique du coût des soins de santé a été fixé à 11 % pour 2003. Ce taux devrait diminuer graduellement pour atteindre 5 % en 2010 et demeurer à ce niveau par la suite.

Le taux de rendement prévu des autres régimes de retraite est à 0 % car les modalités selon lesquelles le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie a été établi stipule que tout revenu gagné par le Fonds en fiducie doit être transféré au Fonds de capital en fiducie.

10. *Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie*

Ce montant représente les fonds mis de côté pour l'obligation de la Corporation découlant des prestations accumulées de cessation d'emploi des employés qui est représentée par les actifs détenus dans le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

11. *Apports reportés liés aux immobilisations*

Les apports reportés liés aux immobilisations représentent les apports provenant du gouvernement du Canada pour l'acquisition d'immobilisations en vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien, et sont amortis au même taux que les immobilisations qu'ils représentent.

Le solde des apports reportés de l'exercice se compose ainsi :

	2003	2002
Solde au début de l'exercice	7 104 $	6 576 $
Plus : les acquisitions d'immobilisations de l'exercice	2 732 $	1 763 $
Moins : l'amortissement des immobilisations acquises au moyen d'apports reportés	(1 450)	(1 235)
Solde à la fin	8 386 $	7 104 $

12. AVOIR DU CANADA

Au transfert de certains actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1er octobre 1998, la Corporation a signé une entente de sûreté générale avec le gouvernement du Canada couvrant tous les actifs de la Corporation, attestée par un billet à ordre à terme avec garantie limitée d'une valeur nominale de 36 000 $. Le billet est payable sans intérêt à la première des deux dates suivantes : a) le 31 mars 2018 ou b) à l'expiration, pour une raison quelconque, de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. Le recours du gouvernement du Canada est limité a) à la garantie telle qu'elle est définie dans l'entente de sûreté générale et b) à la propriété hypothéquée (telle qu'elle est définie dans le contrat d'hypothèque mobilière intervenu entre la Corporation et l'AVMSL), et déduit du prix d'achat (tel qu'il est défini dans le contrat d'option intervenu entre la Corporation et Sa Majesté).

Le montant comptabilisé comme capital d'apport provient de la radiation d'actifs, à l'exception des immobilisations transférées de l'AVSML à la Corporation pour un dollar (1 $) le 1er octobre 1998, à leur valeur comptable antérieure au transfert. Le capital d'apport est rajusté chaque année pour l'écart des avantages complémentaires de retraite.

	2003	2002
Apport garanti du Canada	36 000 $	36 000 $
Apport au Fonds de capital en fiducie	(24 000)	(24 000)
Capital d'apport	341	2 567
	12 341 $	14 567 $

13. CONTRIBUTION DU FONDS DE CAPITALE EN FIDUCIE

La Corporation est autorisée à recevoir une contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer le déficit d'exploitation et les acquisitions d'immobilisations en vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. La contribution pour financer les opérations équivaut à l'excédent des dépenses sur les revenus, augmenté des frais de transaction liés à la commercialisation de la Voie maritime et redressés pour les éléments hors caisse pour la dépense d'amortissement, du coût non amorti des cessions d'immobilisations et de l'écart des avantages complémentaires de retraite.

	2003	2002
Excédent des charges sur les produits	17 579 $	13 390 $
Plus : les frais de transaction	18	144
(perte) gain sur la cession d'immobilisations	(214)	25
les frais d'examen spécial	6	259
l'amortissement des apports reportés liés aux immobilisations	1 450	1 235
Moins : les produits de la cession d'immobilisations	(137)	(58)
les avantages complémentaires de retraite	(2 026)	(694)
l'amortissement des immobilisations	(3 068)	(3 134)
Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer les opérations	13 588 $	11 147 $
Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer les acquisitions d'immobilisations	2 732 $	1 763 $

14. *Frais de transaction*

Les frais associés au transfert des actifs et de la responsabilité d'exploitation de la Voie maritime de l'AVMSL à la Corporation, tels qu'ils sont définis dans l'Entente de gestion, exploitation et entretien, qui ne sont pas récurrents, ont été imputés séparément aux résultats comme des frais de transaction.

15. *Dépenses recouvrables*

Dans le cours normal de ses activités, la Corporation fournit des services pour d'autres entités et peut être remboursée pour les frais engagés par rapport aux coûts d'entretien et de main-d'oeuvre. Durant l'exercice en cours, le total des frais recouvrés s'élève à 3 677 $ (2002 - 3 488 $) et il a été inscrit en diminution des frais de fonctionnement.

16. *Engagements*

Au 31 mars 2003, les engagements contractuels liés au capital et autres dépenses se chiffraient à 4 273 $ (2002 - 5 115 $).

17. *Éventualités*

Dans le cours normal de ses activités, la Corporation fait l'objet de litiges pour diverses raisons. Les litiges en souffrance au 31 mars 2003 s'élèvent à 24 281 $ (2002 - 14 188 $) et ne sont pas inscrits dans les livres. La direction est d'avis que ces poursuites n'entraîneront pas de pertes substantielles pour la Corporation. Les litiges concernant l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, dont l'AVMSL a fait l'objet avant le 1er octobre 1998, sont la responsabilité de Transports Canada.

18. *RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS*

Comme l'exige la *Loi maritime du Canada*, la rémunération obtenue par les administrateurs et les dirigeants, en dollars réels, était la suivante :

a) La rémunération des administrateurs comprend des honoraires fixes et une indemnité journalière basée sur la présence aux réunions du conseil et de ses comités.

Nom	Date de nomination	Comité et poste		Rémunération en 2002-2003
Robert J. Swenor	Juillet 1998	Conseil	Président	
	Novembre 1998	Régie	Membre	
	Septembre 2000	Ressources humaines	Membre	28 600 $
Georges H. Robichon	Juillet 1998	Conseil	Administrateur	
	Novembre 1998	Régie	Président	18 600
Alan R. Holt	Août 1998	Conseil	Administrateur	
	Août 2001	Ressources humaines	Président	22 000
Denise Verreault	Septembre 1998	Conseil	Administratrice	
	Novembre 1998	Régie	Membre	
	Novembre 2000	Vérification	Présidente	21 400
Marc Dulude	Novembre 1998	Conseil	Administrateur	
	Novembre 2001	Ressources humaines	Membre	19 200
Douglas Smith	Décembre 2000	Conseil	Administrateur	
	Janvier 2001	Vérification	Membre	20 000
Ian MacGregor	Octobre 2001	Conseil	Administrateur	
	Décembre 2001	Vérification	Membre	20 000
Nick Fox	Janvier 2002	Conseil	Administrateur	
	Mai 2002	Ressources humaines	Membre	17 600
Rémunération totale des administrateurs pour l'exercice				167 400 $

b) Rémunération des administrateurs eu égard à leurs responsabilités comme membres du Comité des actifs :

Nom	Date de nomination	Comité et poste	Rémunération en 2002-2003
Alan R. Holt	Janvier 2001	Président	4 200 $
Douglas Smith	Janvier 2001	Membre	2 600
			6 800 $

c) La rémunération des neuf (9) dirigeants, incluant leur rémunération comme administrateurs, a atteint 1 485 253 $.

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Siège social
La Corporation de Gestion de la
Voie Maritime du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7

Région Maisonneuve
151, rue de l'Écluse
Saint-Lambert (Québec)
J4R 2V6

Région Niagara
508, avenue Glendale
St. Catharines (Ontario)
L2R 6V8

Courriel
marketing@seaway.ca

Site Web
www.grandslacs-voiemaritime.com